Kundmachun... für seefahrer

Austria. Hydrog amt

KUNDMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER,

JAHRGANG 1892.

HERAUSGEGEBEN

VOM

HYDROGRAPHISCHEN AMTE DER KAISERLICHEN UND KÖNIGLICHEN KRIEGS-MARINE, ABTHLG. SEEKARTEN-DEPOT.

POLA 1892.

AUS DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI IN WIEN.

GEOGRAPHISCHES REPERTORIUM

DER

KUNDMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER.

Jahrgang 1892.

MITTELMEER

Adriatisches Meer

Küste von Österreich-Ungarn

Besca nuova. —	Leuchtfeuer	46/382
Budua. —	Warnboje	10/91
Castelli Bai. —	Hafenfeuer	44/364
Cattaro. —	Leuchtfeuer	42/351 & 44/365
Dalmatien. —	Telegraphenkabel	40/329
Fasana. —	Lancierscheibe	8/80
Fiume. —	Leuchtfeuer	26/235
	Hafenplan	8/79
	Zeitsignal	1/2
	Elekrisches Kabel	3/29
Grado. —	Pfahlgruppe	13/120
Kumbor. —	Steinbake	31/271
Lagosta. —	Signalstation	12/107
Leuchtfeuer. —	Seehöhen	16/155
	Sichtweiten	18/172
Lussin. —	Telegraphenkabel	45/372
Lussin grande. —	Hafenfeuer	45/371
Lussin piccolo. —	Zeitsignal	30/262
Metković. —	Schiffahrtshindernis	16/156
Montagna, Canal —.	Bank	44/362
Morter. —	Anweisung für die Durchfahrt	17/164
Orsera. —	Riff Sasso gekennzeichnet	41/343
Pola. —	Zeitsignal	10/90
	Tauchminen-Linie	47/390

Küste von Montenegro

Ostküste von Italien

Spanien

Südküste

Südostküste

Ostküste

Frankreich

Südküste

Insel Corsica

Westliches Italien

Westküste

Insel Sardinien

Insel Sicilien

Jonisches Meer

Jonische Inseln

Westküste von Griechenland

Südküste von Griechenland

Ägäisches Meer

Ostküste von Griechenland

Kykladen

Westküste von Kleinasien

Insel Candien

Syrische See

Insel Cypern

Küste von Syrien

Nordküste von Afrika

Egypten

Tunis

Algier

Marmara-Meer

Dardanellen

Schwarzes Meer

Russland

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer

Azoren

Canaren-Gruppe

Capverde-Gruppe

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel

Südwestküste von Spanien

Küste von Portugal

Westküste von Spanien

Golf von Biscaya

Nordküste von Spanien

Westküste von Frankreich

Englischer Canal

Nordküste von Frankreich

Südküste von England

Irischer Canal

Westküste von England

Insel Man

Ostküste von Irland

Irland

Südküste

Westküste

Schottland

Westküste

Hebriden-Gruppe

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien

Shetlands-Gruppe

Orkney-Gruppe

Schottland

England

Südgestade

Küste von Belgien

Küste der Niederlande

Küste von Deutschland

Skagerrak

Nordküste von Jütland

Schwedische Küste

Südostküste von Norwegen

Westküste von Norwegen

OSTSEE

Mündung

Kattegat

Sund

Südostküste von Dänemark

Südostküste von Schweden

Bothnischer Busen

Ostküste von Schweden

St. Lorenz-Golf

Westküste von Neufundland

Küste von Canada

Insel Anticosti

Nordküste von Neubraunschweig

Edwards-Insel

Insel Cape Breton

St. Lorenz-Strom

Südostküste von Neuschottland

Fundy-Bai

Vereinigte Staaten

Maine

Mittelamerika

Britisch Honduras

Nordküste von Südamerika

Columbien

Venezuela

Kleine Antillen

Caraiben-Inseln

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien

Nordküste

Ostküste

La Plata-Staaten

Küste von Uruguay

Küste von Argentina

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Golf von Guinea

Südafrika

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Südküste von Afrika

Ostküste von Afrika

Rothes Meer

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Arabisches Meer

Küste von Kutch

Westküste von Vorderindien

Concan

Bengalischer Busen

Coromandelküste

Küste von Bengalen

Westküste von Hinterindien

Golf von Martaban

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel

Malacca-Straße

Java-See

Sulu (Mindoro-See)

Ostküste der Philippinen

Chinesisches Meer

Westküste der Philippinen

Ostküste der Malayischen Halbinsel

Golf von Siam

Küste von Cochinchina

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See

Nordküste von Australien

Südküste von Australien

Victoria

Bass-Straße

Insel Tasmanien

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien

Insel Neucaledonien

Südost-Oceanien

Tonga-Inseln

GROSSE NORDSEE

Nordost-Oceanien

Sandwich-(Hawai)Archipel

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien

Queensland

Korallen-See

Nordostküste von Australien

Torres-Straße

Neuseeland

Nordinsel

Südinsel

OSTASIEN

Südliches Meer

Südküste von China

Östliches Meer

Südostküste von China

Britisch-Columbien

Neu-Georgien

Insel Vancouver

Vereinigte-Staaten

Washington

Californien

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil

Peru

Südlicher Theil

Chile

Verschiedenes

Berichtigungen

K. f. S. Nr. 2, 8, 9, 11, 16, 30, 47.

Neu in Gebrauch genommene Bücher.

K. f. S. Nr. 13, 25. 34, 36. 48.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 1

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

(Die letzte „Kundmachung für Seefahrer“ des Jahres 1891 war Nr. 52.)

POLA, den 2. Jänner 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

VORBEMERKUNG

In den „KUNDMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER“ werden alle die Sicherung des Seeverkehrs betreffenden Anzeigen und Verordnungen: über die Beleuchtung der Küsten und Fahrwasser, Betonnung von Untiefen und sonstigen Schiffahrtshindernissen, Nebel-, Warn-, Zeit- und Verkehrssignale, Semaphor- und Rettungs-Stationen, Hafeneinrichtungen und Bauten, das Lotsenwesen u. s. w.; dann alle einschlägigen Mittheilungen über Unrichtigkeiten der in Gebrauch stehenden hydrographischen Behelfe; ferner alle Änderungen im Stande der für den Gebrauch in der k. und k. Kriegsmarine normalmäßigen Seekarten und nautischen Hilfsbücher — neu in Gebrauch genommene und außer Gebrauch gesetzte — zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Den verschiedenen Arten der Leuchtfeuer liegt folgende Eintheilung zu Grunde, welche auf der Beilage graphisch dargestellt erscheint:

1.) **Festes** Feuer, mit stetig andauernder Lichtstärke (Figur 1).

2.) **Blink**feuer, welches Lichtblitze (Blinke) und Verfinsterungen zeigt, die in regelmäßigen Zeitpausen aufeinander folgen. Von jeder Verfinsterung bis zur nächsten findet, je nach den kürzeren oder längeren Pausen, eine raschere oder allmäligere Lichtzunahme bis zur größten Leuchtkraft (Blink) und dann eine ähnliche Abnahme des Lichtes bis zu dessen völligem Verschwinden statt.

Die beigefügten Zeitangaben, z. B.: **Blink**feuer von *dreißig Secunden*, umfassen einen Blink und die nächstfolgende Verfinsterung (Figur 2 & 3).

Die Verfinsterung der Blinkfeuer ist innerhalb gewisser Entfernungen nie vollständig; diese wechseln, je nach der Stärke der Leuchtapparate, zwischen 6 und 12 Meilen.

3.) **Funkel**feuer ist ein Blinkfeuer, dessen Blinke in Pausen von höchstens 10 Secunden aufeinander folgen.

Die beigefügten Zeitangaben, z. B. **Funkel**feuer von *fünf Secunden*, umfassen einen Blink und die nächstfolgende Verfinsterung (Figur 4).

4.) **Gruppenblink**feuer zeigt eine Gruppe von rasch auf einander folgenden Blinken, nach welchen eine verhältnismäßig lange Verfinsterung eintritt.

Die beigefügten Zeitangaben, z. B. **Gruppenblink**feuer mit *drei* **Blinken** in *dreißig Secunden*, umfassen die Blinke und die nachfolgende Verfinsterung (Figur 5 & 6).

5.) **Festes** Feuer mit **Blinken**, dessen stetiges Licht durch plötzlich eintretende Zunahme der Leuchtkraft (Blinke) in regelmäßigen Pausen unterbrochen wird.

Infolge der Beschaffenheit der Leuchtapparate wird je nach der Umdrehungsgeschwindigkeit derselben und der Entfernung des Beobachters vor und nach dem Blinke eine kurze Verfinsterung wahrgenommen. Die beigefügten Zeitangaben, z. B. **festes** Feuer mit **Blinken** nach je *zwanzig Secunden*, umfassen die Zeit vom Beginne eines Blinkes bis zum Beginne des darauffolgenden (Figur 7 & 9).

6.) Bei einzelnen festen Feuern mit Blinken folgen die Blinke rasch aufeinander und machen solche Feuer den Eindruck von Funkelfeuern mit festem Feuer zwischen den Blinken (Figur 8).

7.) **Festes** Feuer mit **Verfinsterungen**, dessen stetiges Licht in gleichmäßigen Pausen durch plötzliche Verfinsterungen unterbrochen wird.

Die beigefügten Zeitangaben, z. B. **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** nach je *dreißig Secunden*, umfassen, ähnlich wie bei den festen Feuern mit Blinken, die Zeit vom Sichtbarwerden des Lichtes bis zum Ende der darauffolgenden Verfinsterung (Figur 10).

Die unter 1.), 2.), 3.), 4.) und 7.) angeführten Feuer können weiß oder färbig sein (Figur 3, 6); bei den festen Feuern mit Blinken ist das stetige Licht gewöhnlich weiß, und die Blinke sind entweder auch weiß oder färbig (Figur 9).

8.) **Wechsel**feuer, dessen weißes Licht in regelmäßigen Zeiträumen mit färbigem Lichte wechselt, ohne dass inzwischen Verfinsterungen eintreten.

Die beigefügten Zeitangaben umfassen den vollen Wechsel, z. B. **weißrothes Wechsel**feuer von *sechzig Secunden* (30ˢ weiß, 30ˢ roth) (Figur 11).

Bei Feuern, welche wegen ihrer Eigenthümlichkeit nicht in die vorstehenden eingereiht werden können, wird die Charakteristik eingehend beschrieben (z. B. Figur 12).

Unter Beleuchtungswinkel eines Leuchtfeuers ist die Größe des von diesem beleuchteten Sectors des Umkreises (umliegenden Horizonts) zu

verstehen; die Lage des Sectors ist entweder durch die beiden ihn begrenzenden Peilungen, oder durch zwei Objecte (Landmarken, Seezeichen u. a. m.) bestimmt, über welche seine Schenkel sich erstrecken.

Bei Angabe der Sichtweiten der Leuchtfeuer ist klares Wetter und eine Augeshöhe des Beobachters von 4·5 m (nahezu 15 Fuß engl.) vorausgesetzt.

Bei den Feuern der italienischen Küsten beträgt die Augeshöhe 5 m (16½ Fuß).

Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Bei Angabe der geographischen Lage eines Ortes mit dem Zusatze „Ganz beiläufig" ist selbe nur zum Zwecke eines rascheren und leichteren Auffindens zu verwenden.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben.

Unter Meile ist stets die Seemeile zu 1852 m oder 6075 engl. Fußen; unter Kabel der zehnte Theil einer Seemeile zu verstehen. Kurze Entfernungen, Wassertiefen und Höhenangaben sind durch das Metermaß ausgedrückt, welchem das englische Maß in Klammern beigefügt ist.

Zur Umwandlung beider Längenmaße mag folgende Vergleichstabelle dienen:

Meter	Englische		
	Fuß	Yard	Faden
1	3·2809	1·0936	0·5468
0·3048	1	0·3333	0·1667
0·9144	3·0000	1	0·5000
1·8288	6·0000	2·0000	1

Abweichungen von den obigen Grundsätzen werden stets hervorgehoben

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

1 **Vertäubojen in Rovigno.**

803. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{1}/_{1}$—1892.

Im Hafen von Rovigno liegen zwei Vertäubojen unter folgenden Peilungen aus:

1.) Kapelle auf Eiland Sta Caterina . . . . SW.$^{7}/_{8}$W. (W.-lich)
Kirchthurm Sta. Eufemia . . . . NW.$^{3}/_{4}$N. (N.-lich)

2.) Kapelle auf Eiland Sta. Caterina . . . . W.$^{5}/_{8}$S.
Kirchthurm Sta. Eufemia . . . . NW.$^{5}/_{8}$N.

In der Bucht Val di Bora liegen drei Vertäubojen unter folgenden Peilungen aus:

Kirche Sta. Eufemia . .	SW.$^{5}/_{8}$S.	SW.$^{5}/_{8}$W. (W.-lich)	SW.$^{5}/_{8}$W. (W.-lich)
SW. Ecke des Bahnhofes . .	NO.$^{5}/_{8}$O.	NO.$^{1}/_{4}$N.	NO.$^{5}/_{8}$N.
Haus Muccia (S. Ecke) . .	N.$^{5}/_{8}$W. (W.-lich)	NW.zN.$^{7}/_{8}$N. (N.-lich)	NW.zN.$^{1}/_{4}$N. (N.-lich)

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hafen von Rovigno Nr. 3311 & 3406. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 52.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 765. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{12}/_{221}$—1891.

2 **Zeitsignal in Fiume.**

804. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{1}/_{2}$—1892.

Laut Mittheilung der königl. ungarischen Seebehörde zu Fiume wird daselbst vom 1. Jänner 1892 angefangen der Moment des mittleren Mittags, Mitteleuropäischer Zeit, entsprechend $11^h\,0^m\,0^s$ a. m. mittlerer Greenwicher Zeit, durch Abgabe eines Kanonenschusses signalisirt. (Siehe K. f. S. $^{15}/_{227}$—1875 und $^{1}/_{3}$—1890.)

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 70.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 90. & 687. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{15}/_{227}$—1875 & $^{1}/_{3}$—1890.

3 Hafenfeuer und Betonnung in Sebenico.

805. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 1/3—1892.

K. und k. Fregatten-Capitän *Arthur Lobinger*, Commandant S. M. Schiffes SCHWARZENBERG berichtet, dass das Hafenfeuer auf dem neuen Damme zu Sebenico dem Fortschreiten des Dammbaues entspreckend vorgerückt wird; des ferneren, dass die circa $1^1/_2$ Kabeln S.-lich vom Bahnhof auf dem Hafenplane von Sebenico verzeichnete Vertäuboje nicht ausliegt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sebenico Nr. 3421 und 3420. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 247.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

4 Leuchtfeuer zu Pesaro.

806. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845 — K. f. S. 1/4 - 1892.

Am 20. December 1891 traten in der Beleuchtung von Pesaro folgende Veränderungen ein:

1.) Auf dem O.-Damme des neuen Hafens wurde ein **festes** Feuer eröffnet, welches sich $6 \cdot_1$ m über Stauwasser und $3 \cdot_4$ m über dem Grund befindet und über den ganzen See-Horizont, auf **5** Meilen sichtbar ist.

Der Leuchtapparat ist eine gewöhnliche Petroleumlampe mit Metallreflector, welche an einem Pfahl 20 m vom Dammkopfe entfernt gehisst wird. Der Laternenpfahl lehnt sich an das achteckige graue steinerne Wärterhäuschen mit Bleidach.

2.) Auf dem O.-Damme des alten Hafens wurde ein **festes rothes** Feuer eröffnet.

Dasselbe befindet sich auf einem 9 m vom Dammkopf entfernten Pfahl $6 \cdot_2$ m über der See, 4 m über dem Grunde und ist seewärts über den ganzen Horizont auf **5** Meilen sichtbar.

Der Pfahl ist an das graue hölzerne Wärterhäuschen gelehnt; die Beschaffenheit des Leuchtapparates ist analog dem des vorerwähnten Feuers.

Avviso ai Naviganti 234 — Ufficio Idrografico, Genova 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Rimimi a Sinigaglia Nr. 3466 und Fiumi uniti a Pesaro Nr. 3467. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 473. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeer; I. Theil Nr. 121, Auflage 1887; die Leuchtfeuer Nr. 247 & 247*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 760. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 6/30—1891.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

5 Kennzeichnung des Lotsendampfers bei Dungeness.

9. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 1/5—1892.

Der bei Dungeness kreuzende Lotsendampfer (siehe K. f. S. 39/601 — 1891) führt seit 23. November 1891 versuchsweise zur Kennzeichnung desselben als Lotsenboot für London ein **rothes** Licht 1·8 m (6 Fuß) unter dem weißen Topplicht. Das rothe Licht ist gleich dem weißen über den ganzen Horizont sichtbar. Die anderen Lichter und Flackerfeuer bleiben wie bisher.

Notice to Mariners 577 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 90, Auflage 1886, Seite 265.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

6 Brennzeit der Hafenfeuer zu Blyth.

86. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. 1/6—1892.

Die Hafenfeuer zu Blyth, welche bisher nur dann angezündet wurden, wenn der Wasserstand auf der Barre 3·7 m (12 Fuß) betrug, werden in Hinkunft die ganze Nacht hindurch brennen.

Notice to Mariners 576 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Blyth Nr. 1626. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 63. — British islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 241—242 a.

7 Änderung des Fahrwassers, der Beleuchtung etc. in den Boston Deeps — The Wash.

87. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{1}/_{7}$—1892.

Laut Berichtes des Staff-Commander *W. F. Maxwell* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Triton sind im Fahrwasser, in der Beleuchtung etc. der Boston Deeps folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Freeman channel von Boston Deeps nach Lynn Well führend, hat eine Minimaltiefe von 3 m (10 Fuß) und ist an seiner N.-Seite durch drei *Kegel*bojen, von welchen die beiden Ö.-lichen *schwarz*, die W.-liche *weiß* ist, gekennzeichnet, während die S.-Seite dieses Fahrwassers durch *schwarz* und *weiß vertical gestreifte Klapp*bojen bezeichnet ist. Nahe dem Fahrwasser liegt ein *Leucht*schiff aus, das zwei **feste** Feuer (je eines am Bug und Heck) führt, unter den Peilungen:

Gat Bake, $2^1/_2$ Meilen . . . . S. 14° W. (S.zW.$^1/_4$W.)
Butterwick Horn-Boje . . . . S. 82° W. (W.$^3/_4$S.)

2.) Auf dem N.-Ende von Roger sand wurde eine Bake mit *Trommel* als Toppzeichen errichtet. Selbe liegt unter der Peilung:

Freeman channel-Leuchtschiff 2 Kabeln . . N. 14° O. (N.zO.$^1/_4$O.)

3.) Die größte Tiefe auf Boston bar, deren Richtung völlig verändert ist, beträgt 3 m (10 Fuß). Die das Fahrwasser bezeichnenden Bojen liegen richtig aus.

4.) Die Leuchtschiffe in den Gat- und Maccaroni channels wurden eingezogen.

5.) Die am Ende des „New Cut" (Scalp Sand) befindlichen beiden **festen** Leitfeuer zeigen ober- und unterhalb des weißen Feuers je ein **rothes** Strahlenbündel, damit selbe von den Ankerlichtern der in Clay Hole liegenden Schiffe unterschieden werden können.

Die Tiefen sind auf Springgezeiten-Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 569 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Wash Nr. 108. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 165—167. — British islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 187.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 83. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889 Seite 169. — K. f. S. $^{32}/_{525}$—1891.

Südgestade — Küste von Deutschland

8 Eissignalstation beim Leuchtthurm zu Schillighörn — Jahde-Fluss.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. — K. f. S. $^1/_8$—1892.

Beim Leuchtthurm von Schillighörn ist eine Eissignalstation errichtet worden, deren Signale den bei Wilhelmshaven statthabenden Eisstand bezeichnen. Die Signale werden an einem SÖ.-lich von der Wärterwohnung stehenden Signalmaste, circa 10 m über Hochwasser, mithin circa 5·5 m höher von der Deichkappe abgegeben und sind nach dem Hauptfahrwasser hin überall sichtbar.

Die Eissignale haben nachbezeichnete Zusammensetzung und Bedeutung:

● Überall Treibeis; Hafeneinfahrt unpassierbar.

■ Überall Treibeis; Hafeneinfahrt passierbar; Schleusen nicht.

▲ Überall Treibeis; Hafeneinfahrt und Schleusen passierbar.

●
■ Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt unpassierbar.

●
▲ Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt passierbar; Schleusen nicht.

■
● Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt und Schleusen passierbar.

■
▲ Wenig Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt unpassierbar.

▲
● Wenig Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt passierbar; Schleusen nicht.

▲
■ Wenig Treibeis im Strom; Hafeneinfahrt und Schleusen passierbar.

▼ Kein Eis mehr.

Notice to Mariners 579 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Elbe, Weser and Jahde rivers Nr. 1875. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot: 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 214. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155; Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 210.

Westküste von Norwegen

9 Fischerfeuer auf Godö.

256. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^1/_9$—1892.

Am 25. Jänner 1892 werden an der S.-Küste von Godö folgende Fischerfeuer eröffnet:

1.) Zu Djup auf dem Dammkopfe in

62° 27′ 50″ N.-Breite und
5° 59′ 30″ O.-Länge

ein **festes rothes** Feuer, auf **4** Meilen sichtbar.

2.) Zu Gjelviken unweit des Dammkopfes in

62° 27′ 50″ N.-Breite und
6° 1′ 20″ O.-Länge.

ein **festes rothes** Feuer auf **4** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit vom 25 Jänner bis 8. April.

Notice to Mariners 582 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Stav fiord to Romsdals islands Nr. 2305.— *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 209. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 1056*.

10 Leuchtfeuer auf Vaeröerne.

257. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^1/_{10}$—1892.

Auf der kleinen Insel Vaeröerne SW.-lich von Vaerö wurde in

63° 24′ 40″ N.-Breite und
8° 27′ 45″ O.-Länge

ein **festes weiß** und **rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** eröffnet.

Dasselbe ist **weiß** zwischen den Peilungen S. 76° W. (S.-lich frei von Klovaholmfluen) über N. bis N. 58° O.; **roth** von N. 58° O. bis N. 66° O. über Ramsögatten) und wieder **weiß** von N. 66° O. bis N. 87° O. (S.-lichfrei

von **Ramsöflus** und **Tarreskjaer**; im übrigen ist das Feuer geblendet. Höhe über der See 5·5 m (18 Fuss); Sichtweite **6** Meilen.

Jährliche Brennzeit vom 1. August bis 15. Mai.

Notice to Mariners 583 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Smölen island to Sve fiord Nr. 2307 und Romsdals islands to Hitteren island Nr. 2306. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 35, Auflage 1880, Seite 239. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 1077*.

OSTSEE

Mündung — Sund

11 Leuchtfeuer auf Fort Middlegrund — Kopenhagen.

3. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Danish Pilot*"; Nr. 39, Auflage 1890. —
K. f. S. $^1/_{11}$—1892.

Auf dem neuerbauten Fort **Middlegrund** (Ansegelung von **Kopenhagen**) wurde in

55° 43′ 15″ N.-Breite und
12° 40′ 15″ O.-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen**, *fünf Secunden* sichtbar, *zweieinhalb Secunden* verfinstert, eröffnet.

Das Feuer befindet sich 18·6 m (61 Fuß) über der See auf einem verschiebbaren Gerüst und ist auf **7** Meilen sichtbar.

Das bei der NO.-Seite des Forts Middlegrund gelegene *Leucht*schiff wurde eingezogen.

Notice to Mariners 572 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Copenhagen Nr. 790, The Sound Nr. 2115 und The Kattegat Nr. 2114.— *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Danish Pilot; Nr. 39, Auflage 1890, Seite 21. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 469*.

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See — Nordwestküste von Norwegen

12 Leuchtfeuer im Selsövik.

258. ERGÄNZUNG ZU: *„Norway Pilot"*; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. 1/12—1892.

Im Selsövik wurden nachfolgende Leuchtfeuer eröffnet:

1.) Auf Örnstolen in

66° 35′ 0″ N.-Breite und
13° 0′ 40″ O.-Länge

ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer. Dasselbe befindet sich 23·2 m (76 Fuß) über der See und ist zwischen den Peilungen S. 77° W. über S. bis N. 12 ° O. auf **6** Meilen sichtbar.

2.) Auf Kiobmandskjaer in

66° 35′ 10″ N.-Breite und
13° 4′ 0″ O.-Länge

ein **weiß** und **rothes** Feuer mit **Verfinsterungen**. Dasselbe ist **weiß** von S. 30° W. (W.-wärts frei von Rönvigskjaerene) bis S. 22° W. (O.-wärts frei von Sardvaerken); **roth** von S. 22° W über S. bis S. 84° O. und wieder **weiß** von S. 84° O. über O. bis N. 84° O.; im übrigen ist es geblendet.

Höhe über der See 8 m (26 Fuß); Sichtweite **6** Meilen. Das Leuchthaus hat eine Höhe von 7 m (23 Fuß).

Jährliche Brennzeit vom 15. August bis 30. April.

Notice to Mariners 584 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dönnaesö to Fleina Nr. 2310. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 306. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 1100*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 187. ERGÄNZUNG ZU: *„Norway Pilot"*; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 305. — K. f. S. 30/875—1890.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — New-Jersey

13 Boje bei Sandy Hook gewechselt.

750. ERGÄNZUNG ZU: *„East Coast of the United States Directions"*; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. 1/13—1892.

Die 1/2 Meile NÖ.-lich vom „Hook beacon" auf Sandy Hook (S.-liche Ansegelung von New-York) ausliegende schwarze Klappboje Nr. 5 wurde durch eine *schwarze Glocken*boje ohne Nummer ersetzt.

Geographische Lage:

40° 28′ 40″ N.-Breite und
74° 0′ 0″ W.-Länge.

Notice to Mariners 570 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491, Block island to Great Egg harbour Nr. 2480 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 134 & 136.

Vereinigte Staaten — Virginia

14 Verlegung einer Boje in der Einfahrt der Chesapeake-Bai.

751. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 1/14—1892.

Die NÖ.-lich vom Cap Henry in der Einfahrt der Chesapeake-Bai liegende Outer entrance-Boje (*roth, Nr. 2*) wurde verlegt und liegt gegenwärtig in

36° 57′ 30″ N.-Breite und
75° 53′ 0″ W.-Länge

auf 9·4 m (31 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Leuchtfeuer von Cap Charles . . . . N.1/4W.
Leuchtfeuer von Cap Henry . . . . W.zS.5/8S.

Notice to Mariners 585 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chesapeake bay Nr. 2843a & 355a und Great Egg harbour to Albemarle Sound Nr. 266. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 164—167.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte-Staaten — Florida

15 **Boje bei Molasses-Riff — Florida-Riffe.**

156. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. 1/15—1892.

Auf der S.-Seite vom Molasses-Riff wurde eine *rothe Klapp*boje mit der Aufschrift „*Molasses*" in *weißen* Lettern, ungefähr in der Mitte zwischen French- und Pickles Riff in

25° 0′ 30″ N.-Breite und
80° 22′ 20″ W.-Länge

ausgelegt.

Notice to Mariners 580 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

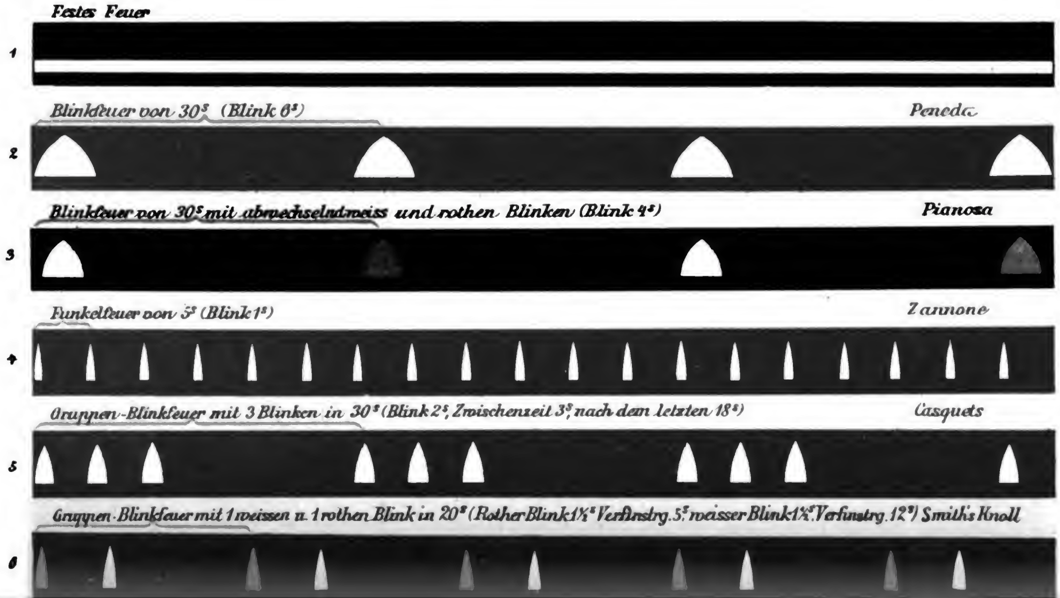
Zu berichtigen: *Seekarten:* Cay Biscayne to Lower Matacumbe Cay Nr. 1097, Florida strait Nr. 659 und West India islands and Caribbean Sea Nr. 761. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 560.

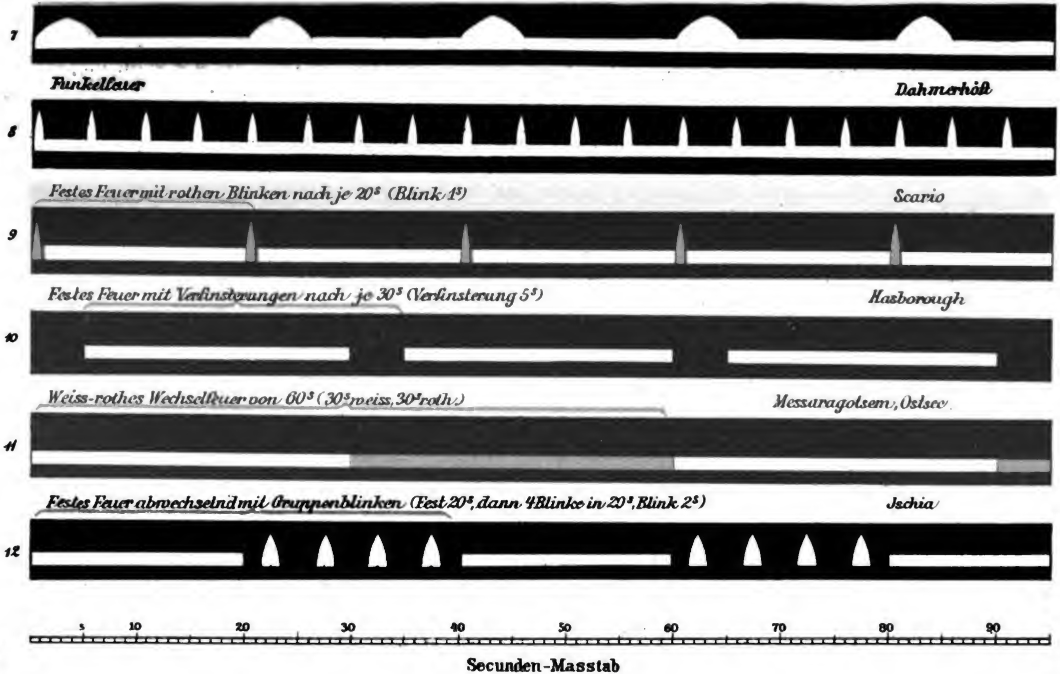
84. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. 1/4—1892.

247	**Pesaro**	O.-Dammkopf des neuen Hafens	**Festes** Feuer. — Auf einem 3·4 m hohen Laternenpfahl, 20 m vom Dammkopf.	**5**	6·1
247*		O.-Dammkopf des alten Hafens	**Festes rothes** Feuer. — Auf einem 4 m hohen Laternenpfahl, 9 m vom Dammkopf.	**5**	6·2

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

Graphische Darstellung der Leuchtfeuer-Charakteristiken.





K. k. Hof- u. Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 2

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 9. Jänner 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer — Canaren-Gruppe

16 Bemerkungen über Sta. Cruz de Tenerifa.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{2}/_{16}$ — 1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes AURORA, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* ist bezüglich Sta. Cruz de Tenerifa folgendes zu entnehmen:

1.) Reicht die Ausdehnung der Stadt N.-wärts bereits bis zur Hügelschraffierung des Hafenplanes Nr. 1856, weshalb der daselbst verzeichnete „Palm tree" nicht auszunehmen ist und auch das Fort Almeida erst auf kurze Distanz von seiner Umgebung unterschieden werden kann.

2.) Der W.—O.-Arm des großen Wellenbrechers ist fertiggestellt; vom NO.-Arm desselben sind etwa 75 m ober Wasser. Das Unterwasser-Ende ist durch eine birnförmige Boje bezeichnet. Von dem beim Fort San Miguel projectierten Damm sind etwa 100 m vollendet; der Weiterbau ist sistiert und dient das fertige Dammstück nur zur Verschiffung des für den Bau des Wellenbrechers benöthigten Materiales.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Santa Cruz Nr. 1856.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 123.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

17 Veränderung des Feuers von Ar Men — Chaussée de Sein.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France, etc. Directions*“; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{2}/_{17}$—1892.

Am 1. Jänner 1892 wurde das feste Feuer von Ar Men rock, (the Saints) in ein **weißes Blink**feuer zu *fünf Secunden* umgeändert. (Siehe K. f. S. $^{16}/_{315}$—1891.)

Notice to Mariners 604 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ile de Groix to Raz de Sein Nr. 2645, Raz de Sein to ile d'Ouessant Nr. 2643, bay of Biscay Nr. 1104 und English channel Nr. 1598. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of France etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 38. — Western Coasts of Europe Lights List; Nr. 153, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 200.

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

18 Einziehung des Minquiers-Leuchtschiffes.

82. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*“; 2. Theil, Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. $^{2}/_{18}$—1892.

Das durch Sturm von seiner Position vertriebene Minquiers-Leuchtschiff wird nicht wieder ausgelegt.

Notice to Mariners 603 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Channel islands Nr. 2669 b, English channel Nr. 1598 & 2675 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 130. — Western coasts of Europe Lights List; Nr. 153, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 131; British islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 53.

Englischer Canal — Südküste von England

19 Medmerry Barn als Leitmarke unbenützbar — Selsea Bill.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; I. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 2/19—1892.

Die ungefähr 1·2 Meilen NW.-lich von Selsea Bill gelegene Medmerry Barn wurde durch die im November 1891 stattgehabten Stürme zerstört, ist deshalb als Leitmarke für die Klarung der Boulder Bank nicht mehr benützbar.

Notice to Mariners 592 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Owers to Christchurch Nr. 2045, Portland to Owers Nr. 2450 und English channel Nr. 2675 b & c. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; I. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 228 & 233.

NORDSEE

Skagerrak — Schwedische Küste

20 Leuchtfeuer auf den Koster-Inseln.

64. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; I. Theil Nr. 35, Auflage 1888. —
K. f. S. 2/20 — 1892.

Am 30. November 1891 wurden die beiden Leuchtfeuer auf Nord Koster in beiläufig:

58° 54′ N.-Breite und
11° 1′ O.-Länge

außer Thätigkeit gesetzt und auf der Insel Ursholmar (Ursholmen) der Koster-Gruppe in:

58° 50′ 5″ N.-Breite und
10° 59′ 45″ O.-Länge

zwei **feste** Feuer eröffnet. Das S.-liche dieser Feuer ist über einen Bogen von 57° d. i. von N. 39° O. bis N. 18° W., über Persgrunden und Segelskären **weißes Blink**feuer.

Die Feuer befinden sich 33 m (108 Fuß) über der Meeresfläche und sind auf **16** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 3. Ordnung.

Die beiden Leuchtthürme sind $13{\cdot}_5$ m (44 Fuß) hoch, rund, grau angestrichen und stehen in der Richtung N. 17° W.—S. 17° O. 40 m von einander entfernt.

— —

Notice to Mariners 600 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koster islands Nr. 121, Svenöer to Koster islands Nr. 2330, The Skagerrak Nr. 2289 und Baltic Sea Nr. 2812a. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; I. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 308 & 314. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 374.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Küste von Bengalen

21 Einstellung der Gezeitensignale zu Chandipur — Balasor-Mündung.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 80, Auflage 1889. —
K. f. S. 2/21—1892.

Die Signalisierung der Gezeiten zu Chandipur, unweit der Mündung des Balasor-Flusses wurde Ende October 1891 eingestellt.

Notice to Mariners 589 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Balasor road and river on sheet Nr. 239.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Bay of Bengal Pilot; Nr. 80, Auflage 1889, Seite 22. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 195.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Golf von Siam

22 Leuchtfeuer auf Hin Sam Mah Yeu — Koh Sichang-Ansegelung.

38. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
K. f. S. 2/22—1892.

Am 22. September 1891 wurde auf der Klippe Hin Sam Mah Yeu (10 Feet rock), Annäherung des Hafens Koh Sichang von N. in

13° 11′ 30″ N.-Breite und
100° 46′ 40″ O.-Länge.

ein **festes rothes** Feuer, „Asadang Prapakar" benannt, eröffnet.

Notice to Mariners 598 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koh sichang harbour Nr. 1389, Koh ta Kut to cape Liaut Nr. 2720 und Gulf of Siam Nr. 2414. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band; Nr. 82, Auflage 1889, Seite 408. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 391*.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Nordküste von Australien

23 Leuchtschiff an der Mündung des Norman-Flusses vertrieben — Golf von Carpentaria.

97. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{2}/_{23}$—1892.

Das an der Mündung des Norman river ausgelegene Leuchtschiff wurde am 24. Februar 1891 durch einen Sturm ans Land getrieben und lag im Monate August 1891 noch fest. Dasselbe ist demnach aus den Karten zu entfernen.

Notice to Mariners 597 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Carpentaria Gulf with plan of entrance to Norman river Nr. 1807 und Gulf of Carpentaria Nr. 1043. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 47. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 796.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Insel Neucaledonien

24 Betonnung in Neucaledonien.

258. ERGÄNZUNG ZU: „*South Pacific Directory*“; Nr. 89, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{2}/_{24}$—1892.

An den Küsten von Neucaledonien wurden folgende Baken und Boje errichtet, beziehungsweise ausgelegt:

1.) Im Fine channel eine *schwarze* Bake mit *Kugel* als Toppzeichen, auf der „10 Fuß Untiefe“, welche sich auf der W.-Seite dieses Fahrwassers befindet, unter der Peilung: Jounga point $3^1/_4$ Meilen S. 42° O. (SO.$^1/_4$S.)

Beiläufige Lage:

20° 39′ 25″ S.-Breite und
164° 19′ 30″ O.-Länge.

2.) Eine *schwarze* Bake mit *Kugel* als Toppzeichen auf dem SW.-Ende des Konduyo-Riffes, N.-lich der Isie-Durchfahrt in beiläufig:

21° 52′ 30″ S.-Breite und
165° 47′ 15″ O.-Länge

3.) Eine *schwarze* Boje auf der „5 Fuß Untiefe“ unter der Peilung: Kirche von Tchio 2 Meilen S. 39° W. (SW.$^1/_2$S.) in beiläufig:

21° 35′ 30″ S.-Breite und
166° 16′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 588 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* New Caledonia Nr. 936a (1) und New Caledonia Nr. 936b (2, 3). — *Nautische Hilfsbücher:* South Pacific Directory; Nr. 89, Auflage 1884, Seite 574, 576 & 582.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

25 Bakenschiff im Howe channel durch Kegelboje ersetzt — Moreton Bai.

56. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 2/25 — 1892.

Das Bakenschiff, welches die N.-Spitze der East bank im Howe-(North) channel kennzeichnete, wurde eingezogen und an dessen Stelle eine gut ausnehmbare *Kegel*boje mit *Stange* und *Korb* ausgelegt.

Beiläufige Lage:

26° 58′ 45″ S.-Breite und
153° 22′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 594 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Moreton bay, northern portion Nr. 1670a, Danger point to cape Moreton Nr. 1029 und Moreton bay to Sandy cape Nr. 1068. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 120.

26 Treibbake im Ship channel durch Spierenboje ersetzt — Great Sandy Straße.

57. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 2/26 — 1892.

Die Treibbake, welche die Einfahrt des Ship channel, N.-liches Ende der Great Sandy strait kennzeichnete, wurde durch eine *Spieren*boje ersetzt.

Beiläufige Lage:

25° 8′ 55″ S.-Breite und
152° 51′ 35″ O.-Länge.

Notice to Mariners 595 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891

Zu berichtigen: *Seekarten:* Northern portion of Great Sandy strait Nr. 1031 und Moreton bay to Sandy cape Nr. 1068. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 148.

Korallen-See — Nordostküste von Australien

27 Änderung des Leuchtfeuers bei Ross creek — Cleveland Bai.

58. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory"*; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{2}/_{27}$—1892.

Das bisher feste rothe Feuer auf dem Ö.-lichen Wellenbrecher bei Ross creek wurde in ein **festes roth** und **weißes** Feuer umgewandelt. Dasselbe ist **roth** seewärts über einen Bogen von 270°, **weiß** innerhalb des Wellenbrechers und gegen Alligator creek, über einen Bogen von 90°.

Linsen-Leuchtapparat 4. Ordnung.

Notice to Mariners 596 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cleveland bay Nr. 1102 und Whitsunday island to Magnetic island Nr. 348. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 291. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 775.

Berichtigung.

In K. f. S. $^{1}/_{4}$—1892 ist nach **„Zu berichtigen:** *Seekarten:* . . . . . Nr. 3467" einzuschalten: „Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3401".

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 3

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 16. Jänner 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

28 Zeitsignal zu Triest.

807. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^3/_{28}$—1892.

Vom 1. Jänner 1892 an finden Ballonfall und Mittagsschuss zu Triest nicht mehr im Momente des mittleren Ortsmittags, sondern im Momente des mittleren Mittags des Meridians 15° O. von Greenwich (mitteleuropäische Zeit), d. i. um $11^h\ 0^m\ 0^s$ a. m. mittlerer Greenwicher Zeit statt.

Avviso ai Naviganti 33 — K. k. Seebehörde, Triest 1891.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 33.

29 Kennzeichnung der unterseeischen Leitung des elektrischen Lichtes zu Fiume.

808 ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 3/29—1892

Behufs Kennzeichnung der Lage des unterseeischen Kabels der elektrischen Hafenbeleuchtung zu Fiume wurden zwei *schwarze* Tafeln mit *umgekehrtem weißen Anker* am Kopfe des Dammes Maria Valeria bez. 5 m W.-lich des Leuchtfeuers vom Wellenbrecher Maria Teresa in 4 m Höhe errichtet. Die gleichen Zeichen wurden auch auf die Stirnwand der Dämme unterhalb dieser Tafeln aufgemalt.

Das Ankern innerhalb 100 m Ö.-lich und W.-lich der durch diese Zeichen festgelegten Linie ist verboten.

Avviso ai Naviganti 5612 — Königl. ung. Seebehörde, Fiume 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Golf von Fiume Nr. 3412. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 70.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

30 Änderung des Leuchtfeuers auf dem Norddamme zu Magnavacca.

809 ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*": Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 3/30—1892.

Am 15. December 1891 wurde statt des bisherigen festen Feuers auf dem N.-Damme zu Magnavacca (siehe K. f. S. 13/247—1891. 2. Absatz) ein neues **festes** Feuer, 8 m über Mittelwasserstand, auf **8** Meilen sichtbar, eröffnet.

Linsen-Leuchtapparat.

Geographische Lage:

44° 40′ 40″ N.-Breite und
12° 14′ 49″ O.-Länge.

Avviso ai Naviganti 210 & 243 — Ufficio Idrografico, Genova 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Faro di Goro Nr. 3586, Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 463. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere I. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 258*.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

31 Lage und Charakteristik des Leuchtfeuers in Port Vathi — Insel Samos.

145. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{3}/_{31}$—1892.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Max Rottauscher von Malata*, Commandant S. M. Schiffes Nautilus, ist zu entnehmen, dass das Leuchtfeuer der Spitze Katchouny in Port Vathi auf Samos sich am Kopfe des im Bau befindlichen Wellenbrechers befindet, welcher gegenwärtig eine Länge von 87 m (0·5 Kabel) hat. Auch ist dieses Feuer nicht seewärts roth und gegen den Hafen zu weiß, wie im Leuchtfeuerverzeichnisse angegeben, sondern in seinem ganzen Umkreise **fest roth.**

Zu berichtigen: *Seekarten*. Strait of Samos Nr. 1530. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 172. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeer; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 535.
Außer Wirksamkeit zu setzen: 39. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 171. — K. f. S. $^{37}/_{795}$—1884.

32 Sichtgrenzen des Leuchtfeuers auf der Insel Pasha — Spalmatori-Gruppe Straße von Khios.

146. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{3}/_{32}$—1892

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Nautilus, k. und k. Fregatten-Capitäns *Max Rottauscher von Malata* ist zu entnehmen, dass der S.-liche Schenkel des Beleuchtungswinkels vom Leuchtfeuer auf Pasha island bis zur Peilung NO.zN.$^{3}/_{4}$N. reicht. Zwischen den Peilungen N.$^{7}/_{8}$O. und N.zO. wird dieses Feuer durch eine kleine Erhebung des Eilandes Vaton verdunkelt. (S. K. f. S. $^{7}/_{134}$—1885).

Zu vergleichen: *Seekarten:* Spalmatori islands Nr. 1633. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 189.

Schwarzes Meer — Russische Küste

33 Abbruch der Bake beim niederen Leuchtthurm von Berdiansk — Azow'sches Meer.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*Black Sea Pilot*"; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. $^3/_{33}$ — 1892.

Die etwa 1 Meile N.-lich des niederen Leuchtthurmes von Berdiansk gelegene Bake wurde abgetragen.

Notice to Mariners 616 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Berdiansk road Nr. 2209 und Sea of Azov Nr. 2234 — *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 90.

---

34 Hafenfeuer auf der Spitze Gheisk außer Thätigkeit gesetzt — Azow'sches Meer.

Am 2. November 1891 wurde das feste rothe Hafenfeuer auf der Spitze Gheisk in beiläufig

46° 43′ N.-Breite und
38° 17′ O.-Länge

außer Thätigkeit gesetzt.

Notice to Mariners 616 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sea of Azov Nr. 2234 und Black sea Nr. 2214. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 772a.

---

35 Leuchtfeuer auf der Spitze Sotcha Bitke.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*Black Sea Pilot*"; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. $^3/_{35}$ — 1892.

Am 15. November 1891 wurde auf der Spitze Sotcha Bitke in

43° 32′ 50″ N.-Breite und
39° 42′ 0″ O.-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet. Dasselbe — Kochinski benannt — befindet sich 35·7 m (115 Fuß) über der See und ist auf **16** Meilen sichtbar. — Steinerner weißer Leuchtthurm, mit daranstoßendem Wächterhaus.

Notice to Mariners 615 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fort Anakria to Kertch strait Nr. 2235 und Black Sea Nr 2214. — *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 104. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil, Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 775*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irischer Canal — Westküste von England

36 Verlegung der Leuchtschiffe „Breaksea“ und „English and Welsh Grounds“. Boje bei der One fathom-Bank — Bristol-Canal.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of England Directions*“; Nr. 23, Auflage 1891. —
K. f. S. $^3/_{36}$—1892.

Im Bristol-Canal haben nachfolgende Veränderungen stattgefunden:

1. Breaksea Leuchtschiff wurde in der Richtung N. 67° W, 2 Meilen verlegt und befindet sich jetzt ungefähr in der Mitte zwischen den Leuchtthürmen von Flatholm und Nash point auf 33 m (18 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf dem W.-Damme zu Barry in
Deckung mit dem niederen Theil von Nells-point N. 51° O. (NO. $^1/_2$ O)
Höherer Leuchtthurm von Nash-point 8·6 Meilen N. 69° W. (W. z. N. $^7/_8$ N.)

in beiläufig:

51° 21′ 0″ N.-Breite und
3° 20′ 15″ W.-Länge.

2. Das Leuchtschiff English and Welsh grounds wurde um 1 Meile gegen S. 88° W. (W. $^1/_8$ S.) verlegt, um den einlaufenden Schiffen eine bessere Leitmarke für das Passieren zwischen Flatholm und Steepholm sowie für das Anlaufen der Blacknore-Spitze abzugeben; dasselbe liegt gegenwärtig auf 14·6 m (8 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

Crook peak or See-me-not . . . . S. 25° O. (SO. z. S. $^3/_4$ S.)
Monkstone Bake 4·5 Meilen . . . . S. 65° W. (SW. z. W. $^3/_4$ W.)

d. i. in beiläufig:

51° 26′ 50″ N.-Breite und
3° 0′ 0″ W.-Länge.

3. Bei dem O.-Ende der „One fathom bank“ wurde eine *schwarz* und *weiss wagrecht gestreifte Kugelboje* mit *Stange* und *Dreieck* ausgelegt. Die-

selbe trägt die Bezeichnung „East One fathom" und liegt auf 12·8 m (7 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

Kirche von Penarth . . . . N. 11° O. (N.z.O.)
Flatholm Leuchtthurm 3·2 Meilen . . . . . N. 65° O. (NO.z.O.¾O.)

d. i. in beiläufig:

51° 21′ 5″ N.-Breite und
3° 11′ 45″ W.-Länge.

Bemerkung. — Die beim W.-Ende der „One fathom bank" ausliegende Boje hat die Bezeichnung „West One fathom" erhalten und trägt *Stange* und *Raute* als Toppzeichen.

Notice to Mariners 611 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen. *Seekarten:* Cardiff and Barry roads Nr. 1182 (1, 3), Nash point to New Passage Nr. 2682, Bristol channel Nr. 1179, English channel Nr. 2675 b und Ireland, east coast Nr. 1824 a. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of England Directions; Nr. 23, Auflage 1891, Seite 173, 174, 179, 197, 198, 203 & 204. — British Islands Ligths List; Nr. 154, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 664 & 669.

Irland — Westküste

37 Rother Sector im Leuchtfeuer von Black rock — Sligo-Hafen.

31. ERGÄNZUNG ZU: *„Ireland Directions"*; 2. Theil Nr. 25, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{3}/_{37}$—1892.

Seit 1. December 1891 wird aus einem Fenster des Leuchtthurmes auf Black Rock, Hafen von Sligo in beiläufig:

54° 18′ 15″ N.-Breite und
8° 37′ 0″ W.-Länge

zwischen den Peilungen S. 68° O. und S. 37° O. (die Klippen Wheat und Seal deckend) **rothes** Licht gezeigt.

Notice to Mariners 606 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sligo and Ballysadare harbour Nr. 2729, Sligo and Killala bays Nr. 2767, Teelin head to Downpatrick head Nr. 2440 und Ireland Nr. 1824 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Ireland Directions; 2. Theil Nr. 25, Auflage 1887, Seite 189, 190. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 831.

Schottland — Hebriden-Gruppe

38 Leuchtfeuer in der Castle-Bai — Insel Barra.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*“; 1. Theil Nr. 27,
Auflage 1885. — K. f. S. $^{3}/_{38}$—1892.

Am 7. December 1891 wurden in der Castle bay, S. Seite der Insel Barra folgende Leuchtfeuer eröffnet:

1. Auf der Bake Dubh Sgeir ein **festes** Feuer 6. Ordnung 3·4 m (11 Fuß) über Hochwasser in

56° 56′ 25″ N.-Breite und
7° 28′ 55′ W.-Länge.

2. Auf der Bake Sgeir Liath ein **weißes Funkel**feuer mit etwa *zwanzig* **Blinken** in der *Minute*, 6·7 m (22 Fuß) über Hochwasser in:

56° 56′ 40″ N.-Breite und
7° 30′ 45″ W.-Länge.

Bemerkung. — Diese beiden Feuer werden nicht beständig beaufsichtigt und erleiden bei Nebelwetter infolge ihrer geringen Lichtstärke eine starke Einbuße an Sichtweite.

Notice to Mariners 610 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hebrides or Western isles, with plan of Castle bay etc. Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 116. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 427*.

---

39 Leuchtfeuer im Loch Maddy — Insel North Uist.

14. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*“; 1. Theil Nr. 27,
Auflage 1885. — K. f. S. $^{3}/_{39}$ – 1892.

Am 7. December 1891 wurde auf Weawer point. N.-Seite der Einfahrt zum Loch Maddy, Insel North Uist, in:

57° 36′ 25″ N.-Breite und
7° 6′ 10″ W.-Länge

ein **weißes Funkel**feuer 6. Ordnung mit etwa *zwanzig* **Blinken** *per Minute*, 21·3 m (70 Fuß) über Hochwasser, eröffnet.

Bemerkung. — Dieses Feuer wird nicht beständig beaufsichtigt und büßt bei Nebel wegen seiner geringen Lichtstärke ziemlich an Sichtweite ein.

Notice to Mariners 610 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lochs Eport and Maddy Nr. 2825, Hebrides or Western islands etc. Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Scotland Directions: 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 154. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 425*.

40 Leuchtfeuer im Loch Boisdale — Insel South Uist.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr 27, Auflage 1885. — K. f. S $^{3}/_{40}$—1892.

Am 7. December 1891 wurde auf dem O.-Ende des Eilandes Calavay, S.-Seite der Einfahrt zum Loch Boisdale in:

57° 8′ 30″ N.-Breite und
7° 15′ 20″ W.-Länge

ein **weiß** und **rothes Funkel**feuer mit etwa *zwanzig* **Blinken** in der *Minute* eröffnet. Dasselbe ist **weiss** über den Ankerplatz von Loch Boisdale und gegen O. bis N. 73° W.; S.-lich der letzteren Peilung ist es **roth**, Mc Kenzie rock deckend. Höhe über der See 11 m (36 Fuß); Beleuchtungsapparat 6. Ordnung.

Bemerkung. — Dieses Leuchtfeuer wird nicht beständig beaufsichtigt und wird wegen seiner geringen Lichtstärke durch Nebel stark beeinflusst.

Notice to Mariners, 610 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Loch Boisdale Nr. 618 und Hebrides or Western Islands etc. Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27. Auflage 1885, Seite 175. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 426*.

OSTASIEN

Japan — Insel Yezo

41 Leuchtfeuer an der Südküste von Yezo eröffnet.

248. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{3}/_{41}$—1892.

Am 1. November 1881 wurden an der S.-Küste der Insel Yezo nachfolgende drei Leuchtfeuer eröffnet:

1. Auf Daikoku Sima, Einfahrt des Hafens von Sinmororan (Endermo) in

42° 20′ 55″ N.-Breite und
140° 55′ 45″ O.-Länge

ein **festes** Feuer „Moro ran“ benannt. Dasselbe ist sichtbar über einen Bogen von 304°, zwischen den Peilungen N. 10° W. über O. bis N. 66° W. — Zwischen S. 50° O. und S. 36° O. ist ein **rother Sector** eingeschaltet, welcher die 7 Kabeln N. 43° W. vom Leuchtfeuer liegende blinde Klippe mit **6·4** m (**3½ Faden**) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb (nicht 5 Faden, wie auf der Karte angegeben) deckt.

Höhe des Feuers über der See 40·8 m (134 Fuß), Sichtweite **6** Meilen. Der 5 m (16 Fuß) hohe Leuchtthurm ist aus Holz, sechseckig, weiss mit wagrechtem schwarzen Streifen um die Mitte.

2. Auf dem O.-Ufer der Urakawa bay in beiläufig:

42° 11′ N.-Breite und
142° 45′ O.-Länge

ein **festes** Feuer, sichtbar über einen Bogen von 153° d. i. von N. 45° W. über O. bis S. 72° O. — Höhe über der See 39 m (128 Fuß): Sichtweite **6** Meilen. Der 5 m (16 Fuß) hohe Leuchtthurm ist aus Holz, viereckig, weiß mit wagrechtem schwarzen Streifen um die Mitte.

3. Zu Horo izumi, ungefähr 6 Meilen NW.-lich vom Cap Yerimo in

42° 1′ N.-Breite und
143° 11″ O.-Länge

ein **festes rothes** Feuer, sichtbar über einen Bogen von 140° d. i. von N. 16° W. über O. bis S. 56° O. — Höhe über der See 22 m (72 Fuß); Sichtweite **6** Meilen. Quadratischer, hölzerner Leuchtthurm, weiß angestrichen, 5 m (16 Fuß) hoch.

Notice to Mariners 602 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sinmororan or Endermo harbour and Urakawa bay, on sheet of plans Nr. 993 (1 & 2) und Yezo island Nr. 452. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 587, 588. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Seite 112.

---

85. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*“; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. 3/30—1892.

258*	**Magnavacca,** Hafen	Auf dem N.-Damme 44 41 12 15	**Festes** Feuer. — D. —	**8**	8

425. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 3/31 — 1892.

535	Insel Samos	**Vathi,** Hafen	Spitze Katchouny 37 46 27 0	**Festes rothes** Feuer. — Eiserner Laternenpfahl auf dem Kopfe des im Bau befindlichen Wellenbrechers.	**4**	**6**

426. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 3/35 — 1892.

775*	**Kochinski,**	Sotcha Bitke Spitze 43 33 39 42	**Festes** Feuer — DIII. — Steinerner, weißer Leuchtthurm mit daranstoßendem Wächterhaus.	**16**	35·7

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 4

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 23. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

42 Vertäubojen in Ragusa Vecchia.

810. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845 — K. f. S. $^4/_{42}$—1892.

Laut Mittheilung des k. und k. Linienschiffs-Fähnrichs *Leo Reichardt Edler von Hardtland* liegt im Hafen von Ragusa Vecchia ungefähr an der Stelle, wo in der Seekarte der Anker verzeichnet ist, eine Vertäuboje aus.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Ragusa Nr. 3433.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 392.

Adriatisches Meer — Küste von Montenegro

43 **Hafenfeuer und Leitmarke in Antivari.**

811. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{4}/_{43}$—1892.

Einer Mittheilung des k. und k. Linienschiffs-Fähnrichs *Leo Reichardt Edler von Hardtland* zufolge brennt auf dem Kopfe des vor der Dogana befindlichen kleinen Hafendammes in Antivari ein **festes rothes** Feuer. Selbes liegt unter der Peilung: Leuchtfeuer der Spitze Volovica $6 \cdot_6$ Kabeln W.zN.$^{5}/_{8}$N. und dürfte eine Sichtweite von circa **3** Meilen haben.

Etwa $3 \cdot_6$ Kabeln O. S. O. vom Leuchtfeuer der Spitze Volovica ist auf die Uferfelsen ein *weißer* Fleck in *Dreieck*form aufgemalt, welcher als Leitmarke für das Ankern der Lloyddampfer dient. Selbe steuern das Hafenfeuer mit SO.zO.-Curs an und lassen den Anker fallen, sobald der weiße Fleck dwars kommt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hafenpläne von Antivari etc. Nr. 3438 und Antivari Nr. 3435. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 415. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 209*.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Shetlands-Gruppe

44 **Leuchtfeuer auf der Insel Fair.**

11. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{4}/_{44}$—1892.

Am 7. Jänner 1892 wurde auf dem Vorgebirge Scaddon der Insel Fair in

59° 30′ 45″ N.-Breite und
1° 39′ 0″ W.-Länge

ein **weißes Gruppenblink**feuer eröffnet (siehe K. f. S. $^{14}/_{326}$—1890).

Dasselbe zeigt *alle vierzig Secunden* **vier Blinke** in rascher Aufeinanderfolge mit Pausen von *dreißig Secunden* Dauer zwischen den einzelnen Gruppen. Das Feuer befindet sich $31 \cdot_7$ m (104 Fuß) über Hochwasser und ist zwischen den Peilungen S. 30° O. über O. und N. bis N. 75° W. auf **16** Meilen sichtbar. Zwischen den Peilungen N. 75° W. über W. bis S. 82° W. ist das Feuer nur aus nächster Nähe sichtbar; in größerer Entfernung wird es durch das hohe Land von Me ness verdeckt.

Der 26·2 m (86 Fuß) hohe Leuchtthurm befindet sich etwa 1·6 Kabel (300 Yards) S. 85° W. von der Schmiede auf **Head of Tind.**

Notice to Mariners 629 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fair isle Nr. 2622, Scotland etc. Nr. 2397b North Sea Nr. 2339 und North Atlantic Ocean Nr. 2060a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887, Seite 9 & 113. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 403a.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 7. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887. — K. f. S. $^{14}/_{326}$—1890.

Ostküste von Großbritannien — England

45 Anstrich des Leuchtthurms auf der Spitze Souter.

88. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{4}/_{45}$—1892.

Um den Leuchtthurm auf der Spitze **Souter** bei Tag besser ausnehmen zu können, hat derselbe einen *wagrechten rothen* Streifen erhalten.

Notice to Mariners 628 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu vergleichen: *Seekarten:* View C, on Admiralty Chart Hartlepool to St. Abbs head Nr. 1192.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 79. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 235.

Südgestade — Küste der Niederlande

46 Leuchtfeuer zu Vlissingen verändert — Schelde-Fluss.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{4}/_{46}$—1892.

Am 21. December 1891 wurde das auf der W.-Bastion zu **Vlissingen** in

51° 26′ 25″ N.-Breite und
3° 34′ 30″ O.-Länge

befindliche bisher weiß und rothe Hafenfeuer in ein **roth weiß-grünes** Feuer verändert. Dasselbe ist **roth** von S. 40° O. bis S. 88° O. (über **Nolle Platje**)

weiß von S. 88° O. bis N. 15° W.; **grün** von N. 15° W. bis N. 69° W. über die Rhede von Vlissingen; **weiß** von N. 69° W. bis (beiläufig) N. 85° W.; **roth** von N. 85° W. bis zur Küste.

Höhe über der See 15 m (49 Fuß)· Sichtweite des **weißen** Feuers **12**, des **rothen 6**, des **grünen 3** Meilen.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Eisernes fünfeckiges Gerüst, 9·5 m hoch mit *rothbraunem* Wärterhaus.

Notice to Mariners 625 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Schelde Nr. 120 und Calais to Scheveningen Nr. 1406. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 101. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 45.

---

47 Beleuchtung von Borsele verändert.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. 4/47—1892.

Am 2. December 1891 wurden zu Borsele, N.-Ufer des Scheldeflusses zwei neue Leitfeuer eröffnet, u. z.:

1.) An Stelle des bisherigen weiss- und rothen Feuers S.-lich von Borsele in

51° 24′ 45″ N.-Breite und
3° 44′ 10″ O.-Länge

ein **festes, roth-, weiß-** und **grünes** Feuer, 5·5 m (18 Fuß) über der See.

Dasselbe ist **roth** von S. 43° O. bis S. 67° O. über Kaloot Bank; **weiß** von S. 67° O. bis N. 64° O. (*weiße Klapp*boje Nr. 3a); **grün** von N. 64° O. bis N. 5° O. (*Kegel*boje Nr. 4); **weiß** von N. 5° O. bis N. 60° W.; **roth** von N. 60° W. bis zum Strand.

Sichtweite des **weißen** Feuers **9**, des **rothen 4**, des **grünen 2** Meilen.

Linsen-Leuchtapparat.

Eisernes sechseckiges Gerüst 4·9 m (16 Fuß) hoch mit *rothbraunem* Wärterhaus.

2.) Ungefähr 1·2 Kabel (240 Yards) N. 19° W. vom oberwähnten befindet sich das höhere Leitfeuer. Dasselbe ist **fest**, 11·5 m (38 Fuß) über der See und auf **11** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Eisernes sechseckiges Gerüst, 9·7 m (32 Fuß) hoch mit *schwarzem* Wärterhaus.

Die Deckpeilung dieser Feuer N. 19° W. — führt zur W.-lichen Einfahrt des Terneuse channel. —

Notice to Mariners 625 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Schelde Nr. 120 und Calais to Scheveningen Nr. 1406. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887; Seite 119, 120. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 48.

Skagerrak — Nordküste von Jütland

48 Warnboje beim Cap Skagen.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
10. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*“; Nr. 37, Auflage 1885. —

K. f. S. $^4/_{48}$—1892.

Eine *selbstthätige Signal*boje, *roth* mit der Aufschrift „*Höien*“ in *weißen* Lettern wurde W.-lich vom Cap Skagen auf 23·3 m (12$^2/_3$ Faden) Wasser unter der Peilung: Old Skagen-Bake 1$^3/_4$ Meilen S. 72° O. ausgelegt.

Beiläufige Lage:

57° 44′ 10″ N.-Breite und
10° 29′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 621 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Kattegat Nr. 2114, The Skagerrak or Sleeve Nr. 2289, Baltic Sea Nr. 2842a und North Sea Nr. 2339. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 311. — Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 35.

OSTSEE

Mündung — Sund

49 Wechselung der Boje beim Ostindiefarer-Grund — Nordküste von Siaelland.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*“; Nr. 37, Auflage 1885. —

K. f. S. $^4/_{49}$—1892.

Die rothe Klappboje beim Ostindiefarer-Grund. N.-lich von Gilbierg head wurde durch eine *selbstthätige Signal*boje, *roth,* mit der Aufschrift

„*Ostindiefarer-Grund*" in *weißen* Lettern ersetzt. Selbe liegt auf $8 \cdot_2$ m ($4\frac{1}{2}$ Faden) Wasser in beiläufig:

56° 9' 30" N.-Breite und
12° 18' 45" O.-Länge.

Notice to Mariners 622 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Sound Nr. 2115, The Kattegat Nr. 2114 und Baltic Sea Nr. 2842a. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885. Seite 129.

Finischer Busen — Südküste von Finland

50 Leuchtfeuer auf der Insel Yassare.

414. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{4}/_{50}$—1892.

Am 1. November 1891 wurde auf der Insel Yassare (Jusserö) in

59° 49' 15" N.-Breite und
23° 35' 35" O.-Länge

ein **festes weißes** Feuer mit *zwei* **rothen Blinken** in *jeder Minute* eröffnet (siehe K. f. S. $^{40}/_{1174}$—1890). Dasselbe ist **fest weiß** für die Dauer von *dreißig Secunden*, darauf folgt eine **Verfinsterung** von *acht Secunden*, dann ein **rother Blink** von *drei Secunden*, eine **Verfinsterung** von *acht Secunden*, wieder ein **rother Blink** von *drei Secunden* und eine **Verfinsterung** von *acht Secunden*. Das Feuer ist sichtbar zwischen den Peilungen N. 58° O. über N. bis S. 71° W.

Höhe über der See $35 \cdot_7$ m (117 Fuß). Sichtweite **16** Meilen.

Der $20 \cdot_8$ m (68 Fuß) hohe Leuchtthurm ist *weiß* und hat in der Mitte einen 6 m (20 Fuss) breiten *rothen wagrechten* Streifen.

Notice to Mariners 626 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.
Nachrichten für Seefahrer $^{47}/_{2433}$ — Hydrographisches Amt, Berlin 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Finland entrance Nr. 2241, Gulf of Finland Nr. 2191, Gulf of Bothnia Nr. 2252 und Baltic Sea Nr. 2842 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 257. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 693*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 316. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. — K. f. S. $^{40}/_{1174}$—1890.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Insel Anticosti

51 Beleuchtungswinkel des Feuers von South West Point.

83. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{4}/_{51}$—1892.

Das Leuchtfeuer von South-West point ist seewärts überallhin sichtbar. Beiläufige Lage:

49° 23′ 30″ N.-Breite und
63° 36′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 623 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu vergleichen: *Seekarten*: South West point of Anticosti Nr. 1147. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882, Seite 62. — Eastern coasts of North Amerika Lights List; Nr. 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 85.

86. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. $^{4}/_{43}$—1892.

209*	**Antivari,** Rhede	Kopf des Dammes vor der Dogana	**Festes rothes** Feuer.	**3**	.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 5

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

52 Nebelsignal auf Cap Gris Nez.

83. ERGÄNZUNG ZU: *„Channel Pilot“;* 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. —
20. ERGÄNZUNG ZU: *„North Sea Pilot“*; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^5/_{52}$ — 1892.

Am 20. December 1891 wurde auf dem Leuchtthurm von Cap Gris Nez eine mit Pressluft betriebene Nebelsirene aufgestellt, welche bei nebeligem oder unsichtigem Wetter in *jeder Minute einen Stoß* von *drei Secunden* Dauer abgeben wird (siehe K. f. S. $^{16}/_{364}$—1889).

Notice to Mariners 631 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dungeness to the Thames Nr. 1895, Calais to Scheveningen Nr. 1406, English channel Nr. 1598 & 2675c und North Sea Nr. 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 515. — North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 48. — Western coasts of Europe Lights List; Nr. 153, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 15. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 1.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 12. ERGÄNZUNG ZU: *„Channel Pilot“;* 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. $^{16}/_{364}$—1889.

Schottland — Westküste

53 Leuchtboje bei Ardlamont point.

46. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*“; 2. Theil Nr. 28,
Auflage 1886. — K. f. S. $^5/_{53}$—1892.

Bei Ardlamont point wurde auf 9.$_1$ m (5 Faden) Wasser, in

55° 49′ 30″ N.-Breite und
5° 12′ 0″ W.-Länge,

unter der beiläufigen Peilung: Bredhook rock 1 Kabel N.W.$^1/_8$N. eine *Leuchtboje* ausgelegt. Dieselbe zeigt ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** gegen Kyles of Bute und Loch Fine, *drei Secunden* **sichtbar**, *drei Secunden* **verfinstert.**

Bemerkung. — Die *schwarze* Klappboje, welche Bredhook rock kennzeichnet, verbleibt auf ihrem Platze.

Notice to Mariners 632 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kyles of Bute Nr. 2174, Inchmarnock water Nr. 2133, Firth of Clyde and Loch Fine Nr. 2159, Mull of Cantyre to Ardnamurchan Nr. 2515, Scotland, west coast Nr. 2635, Ireland Nr. 1824 a. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotlands Directions; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886, Seite 290.

NORDSEE

Skagerrak — Südostküste von Norwegen

54 Errichtung von Leitbaken im Manne fjord.

65. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888. —
259. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^5/_{54}$—1892.

Im Manne fjord wurden behufs Erleichterung der Schiffahrt über die Barre des Mandalsflusses vier Leitbaken errichtet. Zwei derselben, *schwarz* mit *weißem wagrechtem* Streifen, befinden sich bei Kastelle in

58° 1′ 25″ N.-Breite und
7° 27′ 30″ O.-Länge.

Ihre Deckpeilung N.$^1/_4$O. (beiläufig) führt W.-lich von Nna gegen die Flussbarre.

Die beiden anderen sind *roth* mit *weißem wagrechtem* Streifen und befinden sich S.-lich von Malmö in

58° 1′ 30″ N.-Breite und
7° 27′ 50″ O.-Länge.

Ihre Deckpeilung NO.¹/₄N. (beiläufig) führt im tiefsten Wasser über die Barre.

Notice to Mariners 630/2 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Naze to Christiansand Nr. 2327. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 80; Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 36.

OSTSEE

Mündung — Kattegat

55 Änderung des Leuchtfeuers auf Malö.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Danish Pilot*"; Nr. 39, Auflage 1890. —
K. f. S. 5/55—1892.

Das Leuchtfeuer auf der Insel Malö (siehe K. f. S. 1/8—1891) wurde derart verändert, dass an Stelle des vorher weißen Lichtes **rothes** Licht, an Stelle des vorher rothen Lichtes hingegen **Verfinsterung** getreten ist.

Beiläufige Lage:

57° 20′ N.-Breite und
11° 58′ O.-Länge.

Notice to Mariners 637 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nidingen to Hönö Nr. 196, The Kattegat Nr. 2114 und Baltic Sea Nr. 2842a. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Danish Pilot; Nr. 39, Auflage 1890, Seite 10. — The Baltic sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 335a.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

56 Änderung der Beleuchtung von West Chop — Vineyard Sound.

752. ERGÄNZUNG ZU: *East Coast of the United States Directions*; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{5}/_{56}$—1892.

Am 31. December 1891 wurde das **feste weiße** Feuer 4. Ordnung mit **rothem** Sector auf dem neuerbauten Leuchtthurm der Spitze West Chop ungefähr $0{\cdot}_1$ Kabel NW.$^{7}/_{8}$W. vom alten eröffnet. Die Sichtweite des **weißen** Lichtes beträgt **15** Meilen.

Der Leuchtthurm ist *rund, roth* angestrichen, $26{\cdot}_2$ m (86 Fuß) hoch. Am selben Tag wurde das Hülfsfeuer auf dieser Spitze (siehe K. f. S. $^{11}/_{215}$—1891) außer Thätigkeit gesetzt.

Beiläufige Lage:

41° 29′ N.-Breite und
70° 36′ W.-Länge.

Notice to Mariners 635 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Muskeget channel Nr. 2456, Nantucket shoals to Block island, with plan of Vineyard haven Nr. 2890 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 78. — Eastern coasts of North America Lights List; Nr. 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 613.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 331. & 695. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{4}/_{63}$—1889 & $^{11}/_{215}$—1891.

Vereinigte Staaten — New-York

57 Änderung des Nebelsignals auf Execution rocks — Long Island Sound.

753. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{5}/_{57}$—1892.

Am 31. December 1891 wurde auf dem Leuchtthurm von Execution rocks eine selbstthätige Nebelsirene aufgestellt, welche bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Stöße von *drei Secunden* Dauer, unterbrochen durch *siebzehn Secunden* lange Pausen abgeben wird.

Am selben Tage wurde die daselbst befindliche Nebeltrompete außer Thätigkeit gesetzt.

Beiläufige Lage:

40° 52′ N.-Breite und
73° 44′ W.-Länge.

Notice to Mariners 636 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Long Island sound Nr. 2755. — *Nautische Hilfsücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 107. — Eastern coasts of North America Lights List; Nr. 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 686.

58 **Boje bei Rocky point — Long Island Sound.**

754. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882 — K. f. S. $^5/_{58}$—1892.

Bei Rocky point, an der S.-Küste des Long Island Sound wurde eine *schwarze Spieren*boje **Nr. 9** auf 5·5 m (18 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser ausgelegt. Selbe befindet sich bei der N.-Ecke der N.-lich von Rocky point liegenden Untiefe, $1^3/_8$ Meilen vom Ufer, unter den Peilungen:

Old Sow rock	S. 23° O. (SSO.)
Leuchthurm von Old field point	S. 84° W. (W.$^1/_2$S.)

das ist in beiläufig:

40° 59′ 25″ N.-Breite und
72° 57′ 45″ W.-Länge

Die Schiffe sollen N.-lich dieser Boje passieren.

Notice to Mariners 639 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Long Island sound Nr. 2755 und Block Island to Great Egg harbour Nr. 2480. — *Nautische Hilfsbücher:* East coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882. Seite 113.

Vereinigte-Staaten — Südcarolina

59 **Betonnung der Hafeneinfahrt von Charleston geändert.**

755. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f S. $^5/_{59}$—1892.

In der Betonnung des Swash channel, Hafeneinfahrt von Charleston, sind nachfolgende Veränderungen eingetreten:

1.) Die roth und schwarz senkrecht gestreifte Boje an der Mündung des Swahs channel wurde durch eine *schwarze Glocken*boje ersetzt, welche unter folgenden Peilungen ausliegt:

Hauptfeuer von Charleston . . . . S. 68° W. (W.S.W.)
Leuchtfeuer auf Fort Sumter . . . . . N. 60° W. (NW.z.W.$^3/_8$W.)

2.) Die *schwarze Klapp*boje **Nr. 1** wurde in Übereinstimmung mit dem neuen, durch Baggerung gewonnenen Durchstich zwischen den Dämmen 1 $^1/_2$ Kabel nach S.z.O. verlegt und liegt gegenwärtig unter den Peilungen:

Hauptfeuer von Charleston . . . . S. 59° W. (SW.z.W.$^1/_8$W.)
Leuchtthurm auf Fort Sumter . . . . . N. 60° W. (NW.z.W.$^3/_8$W.)

3.) North Breaker-*Glocken*boje wurde durch eine *rothe Kegel*boje **Nr. 6** ersetzt, welche unter folgenden Peilungen ausliegt:

Hauptfeuer von Charleston . . . . S. 47° W. (SW.$^1/_8$W.)
Leuchtthurm auf Fort Sumter . . . . . N. 62° W. (NW.z.W.$^1/_2$W.

4.) Die rothe Kegelboje Nr. 6 hat **Nr. 8** erhalten und liegt unter den Peilungen:

Hauptfeuer von Charleston . . . . S. 30° W. (SW.z.S.$^3/_8$S.)
Leuchtthum auf Fort Sumter . . . . N. 62° W. (NW.z.W$^1/_2$W.)

Notice to Mariners 640 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Charleston harbour Nr. 2806, St. Helena sound to Charleston harbour Nr. 2861 und Cape Fear to Sapelo sound Nr. 268. — *Nautische Hilfsbücher:* East coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 191.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Kleine Antillen — Caraiben-Inseln

60 Bemerkungen über Roseau — Insel Dominica.

157. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*“; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. $^5/_{60}$—1892.

Einem Berichte des k. u. k. Fregattencapitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora, ist über Roseau auf Dominica Nachfolgendes zu entnehmen:

1.) Auf dem in der britischen Admiralitätskarte Nr. 728 im Fort Young verzeichneten Positionskreuz ist ein Flaggenstock errichtet, der des Nachts *zwei weiße* Laternen, vertical übereinander gehisst, trägt.

2.) 1 Kabel von der NW.-Ecke der Häuserreihen am Quai befindet sich eine 60 m ($^1/_3$ Kabel) lange hölzerne Anlegebrücke von SW.-licher Richtung. Vom Kopfe dieser Anlegebrücke wird des Nachts eine Laterne gezeigt, mit **rothem** Licht gegen die See und **weißem** gegen das Land.

3.) Für die Postdampfer wurde eine Vertäuboje auf 57 m (31 Faden) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt:

NW.-Ecke der Häuserreihen	N.½O.
Positionskreuz im Fort Young	O.½N.
S.-Ecke vom Courthouse	O.⅜S.

Wenn der Postdampfer fällig ist, so wird diese Boje des Nachts durch ein **rothes** Licht gekennzeichnet.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Roseau Roads etc. Nr. 728. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 64.

---

61 Bemerkungen über Pointe à Pitre — Guadeloupe.

158. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. 5/61—1892

Einem Berichte des k. u. k. Fregattencapitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora, ist über Pointe à Pitre auf der Insel Guadeloupe Nachstehendes zu entnehmen:

1.) Das Einlaufen bei Nacht ist nur Kriegsschiffen und Postdampfern gestattet und haben selbe in diesem Falle beim Eilande Gozier einen Kanonenschuss zu lösen und den Lotsen abzuwarten.

2.) Jarry Mill ist gänzlich verfallen und überwachsen, daher als Leitmarke für das Anlaufen der Hafeneinfahrt von Pointe à Pitre nicht mehr zu verwenden. Somit ist die Anlaufpeilung „Jarry Mill open Westward of the outer Buoy NW." in der Karte zu streichen.

3.) Die in der Karte NÖ.-lich der Mouchoir Carré-Untiefe verzeichnete *Glocken*boje mit *Spiegel* wurde durch eine *rothe* Boje mit *Spiegel* ersetzt. Letzterer besteht aus einer die Boje überragenden, *roth* angestrichenen Tafel von $0{\cdot}_5$ m Länge.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approches to Pointe à Pitre Nr. 804. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 71, 72.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Küste von Bengalen

62 Beabsichtigte Veränderung des Leuchtfeuers auf der Insel Kutabdia.

125. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. 5/62—1892.

Am 1. Mai 1892 soll das feste Feuer auf Kutabdia island in beiläufig

21° 52' N.-Breite und
91° 50' O.-Länge

in ein **weißes Blinkfeuer**, mit *eine Minute* langen Verfinsterungen zwischen den Blinken, umgeändert werden. Die Höhe des Feuers über der See wird 37 m (121 Fuß), die Sichtweite **17** Meilen betragen.

Linsen-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Die Veränderung wird am 1. Februar 1892 in Angriff genommen, von welchem Tage an das gegenwärtige feste Feuer von einem um 9 m (30 Fuß tieferen Standort als bis dahin, gezeigt werden wird; überdies soll vom 1. Februar bis 30. April 1892 zwischen 7^h p. m. und 5^h a. m. *allviertelständlich* ein *Blau*feuer abgebrannt werden.

Notice to Mariners 644 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Mutlah river to Elephant point Nr. 859, Cocanada to Bassein river Nr. 829 und Bay of Bengal Nr. 70. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887. Seite 196. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158. Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 206.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 6

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 6. Februar 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Kykladen

63 Charakteristik des Leuchtfeuers auf Cap Armenisti — Insel Mykoni.

147. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. 6/63 -1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes FRUNDSBERG, k. und k. Fregatten-Capitäns *Karl Adamovich* ist die Charakteristik des am 1. October 1891 eröffneten Leuchtfeuers auf Cap Armenisti (siehe K. f. S. 48/713—1891) folgende: **Fest weiß** durch *dreißig Secunden*, hierauf **5 Blinke** von je *drei Secunden* Dauer durch *drei Secunden* lange **Verfinsterungen** getrennt.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Tinos, Mykoni, Rhenea and Delos island Nr. 1815, Grecian Archipelago Nr. 2836a und Mediterranean Sea Nr. 449 & 2158b.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 85. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 498a.

Syrische See — Küste von Syrien

64 Versetzung des Hafenfeuers zu Beirut.

148. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. 6/64—1892.

Am 15. Feber 1892 soll das auf den Ruinen des Forts El Burj Fanzar befindliche **rothe** Hafenfeuer 500 m (2·7 Kabeln) O.-wärts versetzt werden. Die Höhe über der See wird 18 m (59 Fuß), die Sichtweite **6** Meilen betragen.

Um die Dammanschüttungen zu vermeiden, haben die Schiffe 1000 m (5·4 Kabeln) N.-lich von diesem Feuer zu ankern.

Avis aux Navigateurs vom 8. Jänner 1892 — de l'Administration Général des Phares de l'Empire Ottoman, Constantinople.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Beirut Nr. 1563 und Markhab to Ras en Nakura Nr. 2633.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 339. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 570.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer — Capverde-Gruppe

65 Änderung des Leuchtfeuers auf Jalunga point — Insel Brava.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. — K. f. S. 6/65—1892

Seit dem 18. November 1891 ist das auf der Spitze Jalunga, O.-Seite der Insel Brava in beiläufig

14° 50′ 30″ N.-Breite und
24° 40′ 15″ W.-Länge

befindliche Leuchtfeuer ein **festes** Feuer, welches zwischen den Peilungen SSO. über W. bis NNO. auf **8** Meilen sichtbar ist.

Notice to Mariners 3 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Verde islands Nr. 366 und Strait of Gibraltar to river Gambia Nr. 1226. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 186. — Africa etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 549.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — New-York

66 Einziehung einer Boje im Gedney channel — New-York.

756. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 6/66—1892.

Die im Gedney channel in beiläufig

40° 29′ 30″ N.-Breite und
73° 58′ 45″ W.-Länge

befindliche *rothe* Boje „B, Nr. 4" wurde eingezogen.

Notice to Mariners 9 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 132.

Vereinigte Staaten — Virginia

67 Verlegung der Outer entrance-Boje in der Chesapeake-Bai.

757. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 6/67—1892.

Die NÖ.-lich vom Cap Henry in der Chesapeake Bai ausliegende Outer entrance-Boje *(roth,* **Nr. 2)** wurde neuerdings verlegt. (Siehe K. f. S. 1/14—1892). Selbe liegt gegenwärtig auf 11 m (6 Faden) Wasser unter folgenden Peilungen:

Leuchtthurm auf Cap Henry 3·3 Meilen . . . . SW.zW.
Leuchtthurm auf Cap Charles . . . . N.zO.3/8O.

das ist in

36° 57′ 20″ N.-Breite und
75° 56′ 45″ W.-Länge.

Notice to Mariners 6 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chesapeake bay Nr. 2843 a, Chesapeake bay Nr. 355 a und Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 164 & 167.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 751. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 1/14—1892.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Louisiana

68 Boje bei den Chandeleur-Inseln.

228. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
K. f. S. $^{6}/_{68}$—1892.

Um den Schiffen die Klarung der N.-wärts der Chandeleur-Inseln befindlichen Untiefe zu erleichtern, wurde eine *schwarze Klapp*-boje **Nr. 1** auf 11 m (6 Faden) Wasser, unter folgenden Peilungen ausgelegt:

Chandeleur-Leuchtthurm 2 Meilen . . . . S.(Ö.-lich)
Boje beim NW. Ende der Chandeleur-Inseln . . . . SW.$^{7}/_{8}$S.

Beiläufige Lage:

30° 5′ 20″ N.-Breite und
88° 52′ 45″ W.-Länge.

Notice to Mariners 10 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mississippi sound and Mobile bay Nr. 2853. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 452.

Kleine Antillen — Caraiben-Inseln

69 Bemerkungen über St. George auf Grenada.

159. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{6}/_{69}$—1892.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora ist über St. George harbour auf der Insel Grenada Nachfolgendes zu entnehmen:

1.) Das Hafenmeisteramt liegt nicht mehr auf der dem Fort St. George gegenüberliegenden Höhe, sondern am Quai; das Haus ist an dem Flaggenstock kenntlich.

2.) Die im Hafenplan St. George harbour auf Karte Nr. 2821 1·4 Kabel O.zS. bez. 1·8 Kabel SO. vom Flaggenstock auf Fort St. George verzeichneten Vertäubojen wurden eingezogen. (Im Hafenplan St. George harbour **Nr. 504** ist nur die letztere dieser Bojen verzeichnet).

3.) Die auf Grund der K. f. S. $^{12}/_{300}$—1890 in die Karten eingetragene *viereckige, weiß-rothe platte* Boje liegt auf der 18 Fuß-Untiefe 200 m (1·1 Kabel) SW.zW.$^{3}/_{4}$W. von St. George point.

4.) 200 m (1·1 Kabel) OSO. von St. George point ist ein Pricken mit kleiner, *weiß-rother Kugel* ausgesteckt.

Bemerkung. — Dieser Pricken dürfte mit dem auf Grund der K. f. S. $^{22}/_{603}$—1890 in die Karten eingetragenen identisch sein.

5.) Die Vertäuung der Schiffe im Hafen geschieht mit einem Anker in der Mitte des tiefen Wassers und Verholung des Hecks zum Quai.

Zu berichtigen: *Seekarten:* St. George harbour Nr. 504 & 2821. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 14.

---

70 Boje zu Port Castries — Insel St. Lucia.

160. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{6}/_{70}$—1892.

Laut Mittheilung des k. u. k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora ist in Port Castries unter den Peilungen:

Vigie-Leuchtthurm . . . . NO.$^{1}/_{4}$O.
Tapion rock . . . . SW.zS.$^{1}/_{4}$S.

eine *rothe* Boje mit *rautenförmigem, gelb* angestrichenem Toppzeichen ausgelegt, welche den Quarantaineplatz bezeichnet.

Schiffe mit unreinem Gesundheitspass ankern W.-lich dieser Boje derart, dass die Hafeneinfahrt für passierende Schiffe frei bleibt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Castries Nr. 499. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 44.

71 Wrack in Fort de France geräumt — Insel Martinique.

161. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{6}/_{71}$—1892

Laut Mittheilung des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora wurde in Fort de France das circa $^{3}/_{4}$ Kabel S.-lich vom Fort St. Louis auf den Karten verzeichnete Wrack geräumt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fort de France harbour and Fort de France bay etc. on sheet Nr. 494. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 51.

OSTASIEN

Japan — Insel Yezo

72 Leuchtfeuer auf Okusiri eröffnet.

250. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{6}/_{72}$—1892.

Am 1. December 1891 wurde auf Gomiga saki, dem N.-Ende der Insel Okusiri in

42° 14′ 40″ N.-Breite und
139° 33′ 10″ O.-Länge

ein **weißes Blink**feuer von *fünfzehn Secunden* eröffnet.

Dasselbe befindet sich 45·7 m (150 Fuß) über der See und ist über einen Bogen von 266°, d. i. zwischen den Peilungen N. 82° O. über S. bis N. 12° W. **18** Meilen weit sichtbar.

Leuchtapparat 3. Ordnung.

Der 18·3 m (60 Fuß) hohe Leuchtthurm ist ein eisernes, *schwarz* und *weiß wagrecht* gestreiftes Gerüst mit einer Säule in der Mitte.

Notice to Mariners 4 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Yezo island Nr. 452, Kuril islands Nr. 2405 und North-west Pacific ocean Nr. 2459. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 576. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 555**.

Japanisches Meer — Küste der russischen Tartarei

73 **Leitfeuer in Vladivostok.**

251. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{6}/_{73}$—1892.

Im Hafen von Vladivostok wurden auf der ungefähr 5 Kabeln WSW.-lich von den roth bez. grünen Hafenfeuern liegenden Spitze Portovoi zwei Leitfeuer eröffnet. Dieselben sind **fest roth**, 0·9 Kabel von einander entfernt, und führen in Deckung (N. 17° O.) gehalten durch die Mitte des Fahrwassers zwischen den Spitzen Egerscheld und Klet. Das S.-liche der Leitfeuer befindet sich auf einem eisernen Dreifuß, das N.-liche hingegen auf dem Dache eines der Freiwilligen-Flotte gehörigen Depot.

Beiläufige Lage auf der Karte Nr. 2432:

43° 6′ 30″ N.-Breite und
131° 53′ 45″ O.-Länge.

Notice to Mariners 12 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern Bosporus strait Nr. 1011. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 150. — Japan, etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 564*.

427. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. $^{6}/_{63}$—1892.

498a	Insel Mykoni	**Armenisti,** Cap	37 25	29 19	**Festes** Feuer mit **Blinken,** *dreißig Secunden* **fest,** hierauf *fünf* **Blinke** von je *drei Secunden* Dauer durch **Verfinsterungen** von ebenfalls *drei Secunden* Dauer getrennt. Beleuchtungswinkel 219° von NNO. (über O.) bis SW.zW. ½W. *Linsen*-Leuchtapparat II. Leuchtthurm 13·4 m hoch.	**30**	184

428. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 6/64—1892

570	**Beirut,** Bucht	2·7 Kabeln Ö.-lich vom Fort El Burj Fanzar	**Festes rothes** Feuer. — K IV. —	**6**	18

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 7

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 13. Februar 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

74 Änderung des Toppzeichens der Long Sand-Bake, Black Deep — Themse.

89. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{7}/_{74}$—1892.

Das Toppzeichen der auf Long Sand in beiläufig

51° 44′ 0″ N.-Breite und
1° 31′ 45″ O.-Länge

befindlichen Bake (siehe K. f. S. $^{32}/_{930}$—1890) besteht gegenwärtig aus einer *Raute* überragt von der *unteren Hälfte* einer *Kugel*.

Notice to Mariners $^{19}/_{9}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kentish Knock to West Swin Nr. 1975, North Foreland to Orford ness Nr. 1610, English Channel Nr. 1598 & 2675 c und North Sea Nr. 2182 a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. Seite 261.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 41. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{32}/_{930}$—1890.

75 Wechselung der Whitaker Spit-Boje, East Swin — Themse.

90. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. 7/75—1892.

Die in beiläufig

51° 40′ 45″ N.-Breite und
1° 9′ 15″ O.-Länge

befindliche Whitaker spit-Boje wurde durch eine *Leucht*boje ersetzt, welche ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** zeigt. (Siehe K. f. S. 8/42—1891.)

Notice to Mariners 19/1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kentish Knock to West Swin Nr. 1975, North Foreland to Orford ness Nr. 1610, English channel Nr. 1598 & 2675 c und North Sea Nr. 2182 a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 316.

76 Leuchtfeuer auf Tilbury Ness eröffnet — Themse.

91. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. 7/76—1892.

Auf Tilbury ness, N.-Seite von Gravesend reach wurde in

51° 27′ 5″ N.-Breite und
0° 20′ 35″ O.-Länge

ein **weißes Funkel**feuer von *fünf Secunden* (Dauer des **Blinkes** *zwei Secunden*) eröffnet, welches zwischen den Peilungen S. 24° O. (SO.zS.7/8S.) über N. bis N. 84° W. (W.1/2N.) sichtbar ist und sich 10·4 m (34 Fuß) über Hochwasser befindet.

Der 10·7 m (35 Fuß) hohe Leuchtthurm ist *cylindrisch, roth* angestrichen und liegt unter den Peilungen:

Dammkopf von Rosherville . . . . S. 54° O. (SO.3/4O.
Northfleet-Leuchtthurm 3 1/2 Kabeln . . . S. 52° W. (SW.5/8W.)

Notice to Mariners 14 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Broad ness to Mucking light Nr. 2151 und London to Gravesend Nr. 2484. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 370. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 138*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

77 Leuchtboje auf Butler Flat — New Bedford-Hafen.

758. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{7}/_{77}$—1892.

Die schwarze Spierenboje Nr. 9 bei Butler flat im Hafen von New Bedford wurde durch eine *schwarze Leucht*boje mit **weißem** Licht ersetzt. Selbe liegt unter den Peilungen:

Pricken auf Black rock . . . . SO.$^{1}/_{4}$S.
Leuchtthurm auf Clark point 7 Kabeln . . . . SW.zS$^{1}/_{2}$S.

das ist in beiläufig

41° 36′ 0″ N.-Breite und
70° 53′ 30″ W.-Länge.

Notice to Mariners 15 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* New Bedford harbour Nr. 2880 und Nantucket shoals to Block island Nr. 2890. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 90.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Java-See

78 Docks und Werkstätten zu Batavia.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 1. Band Nr. 81, Auflage 1886. — K. f. S. $^{7}/_{78}$—1892.

Einer Mittheilung der Droogdok Maatschappij (Trockendock-Gesellschaft) „Tandjong Priok“ zu Batavia ist zu entnehmen, dass diese Gesellschaft Werkstätten und Schwimmdocks zu Tandjong Priok (Batavia) dem Gebrauch übergeben hat, in welchen allerlei Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln, sowie alle vorkommenden Arbeiten am lebenden Werk der Schiffe ausgeführt werden. Für die Benützung des eisernen Schwimmdocks bestehen eigene Vorschriften und Tarife.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Batavia roads Nr. 933.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 1. Band Nr. 81, Auflage 1886, Seite 280.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 8

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 20. Februar 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

79 Berichtigung der Hafenpläne von Triest und Fiume.

In den Hafenplänen von Triest und Fiume ist die auf das Zeitsignal bezügliche Bemerkung im Sinne der K. f. S. $^{8}/_{28}$—1892 beziehungsweise $^{1}/_{2}$—1892 richtig zu stellen.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Hafen von Triest Nr. 3404 & 3309 und Golf von Fiume Nr. 3412.

---

80 Lancierscheibe im Canal von Fasana.

812. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{8}/_{80}$—1892.

Laut Hafen-Admiralats-Tagsbefehls Nr. 32 vom 1. Februar 1892 wurde im Canale von Fasana SW.zW. vom Kirchthurme von Peroi, $4^1/_4$ Kabeln vom Strande eine Scheibenpyramide zu Lancierzwecken ausgebracht, welche voraussichtlich bis Mitte April dortselbst verbleiben wird.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Pola Nr. 3408 & 3313.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 56.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

81 Bemerkung über die Leuchtboje bei der Fico-Untiefe in Brindisi.

813. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{8}/_{81}$—1892.

Bei schlechtem Wetter und stark bewegter See kann das Feuer der beim N. Ende der Fico-Untiefe im Vorhafen von Brindisi ausliegenden *Leucht*boje nicht angezündet werden. In solchen Fällen haben die Schiffe beim Einlaufen in den Vorhafen sich auf etwa 100 m S. lich des **rothen** Feuers auf dem Kopfe des Wellenbrechers im S. des Castello a Mare zu halten und zu trachten, mit W.-Curs auf ihren Ankerplatz zu gelangen. Im Falle Schiffe in den Innenhafen einlaufen wollen, so müssen selbe sich im **weißen** Sector des Leitfeuers bei der römischen Säule halten.

Avviso ai Naviganti 16 b — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Porto di Brindisi Nr. 3454.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 514.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

82 Lage der Leuchtfeuer von Dikili — Kabakoum-Bai.

150. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{8}/_{82}$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *C. W. Dickinson* vom königlich britischen Schiff FEARLESS liegen die Leuchtfeuer von Dikili, (Kabakoum Bai) in beiläufig

39° 4′ 0″ N.-Breite und
26° 53′ 40″ O.-Länge.

(Siehe K. f. S. $^{9}/_{678}$—1886, Anmerkung.)

Notice to Mariners 25 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mityleni island Nr. 1665. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 217.

NORDSEE

Südgestade — Küste der Niederlande

83 Beleuchtung und Betonnung des Thomas Smit Gat — Seegat von Terschelling.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{8}/_{83}$—1892.

Am 1. Jänner 1892 wurde auf dem SW.-Strande der Insel Terschelling 1·6 Kabel NW.zW.$^{3}/_{4}$W. vom Brandaris-Leuchtthurm in

53° 21′ 45″ N.-Breite und
5° 12′ 40″ O.-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet, welches in Linie mit dem Hauptfeuer durch das neue Fahrwasser mit beiläufig 7·3 m (4 Faden) Tiefe, „Thomas Smit Gat" benannt, [von der *rothen Kegel*boje in das Noord Oost Gat] führt. Dasselbe befindet sich 29 m (94 Fuss) über der See, auf einem achteckigen, braunen, 5·2 m (17 Fuss) hohen hölzernen Gerüst und ist zwischen den Peilungen N.z.O.$^{3}/_{4}$O. über O. und S. bis SW.z.S.$^{1}/_{4}$S. auf **12** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Bemerkung. — Thomas Smit Gat ist einlaufend an St. B. durch *weisse Kegel*bojen, an B. B. durch *schwarze Klapp*bojen gekennzeichnet.

Notice to Mariners 20 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Scheveningen to Ameland Nr. 2322. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 195—198. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 150*.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Rothes Meer — Westküste

84 Änderung des Leuchtfeuers auf der Insel Difneïn — Massaua-Canal.

158. ERGÄNZUNG ZU: „*Red Sea Pilot*"; Nr. 71, Auflage 1883. — K. f. S. 8/84—1892.

Das **feste** Feuer auf der NO.-Spitze der Insel Difneïn in beiläufig

16° 37′ N.-Breite und
39° 19′ O.-Länge

ist zwischen den Peilungen S. 65° W. über S., O. und N. bis **N. 25°** W. auf **10** Meilen sichtbar. — (Siehe K. f. S. 18/356—1891).

Avviso ai Naviganti 15 — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Musawwa channel Nr. 164 und Red Sea Nr. 8 d. — *Nautische Hilfsbücher:* Red Sea Pilot; Nr. 71, Auflage 1883, Seite 118. — Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 63 c.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 154. ERGÄNZUNG ZU: „*Red Sea Pilot*"; Nr. 71, Auflage 1883. — K. f. S. 18/356—1891.

Berichtigung.

In K. f. S. 1/2—1892, 7. Zeile von oben nach dem Worte „durch" schalte ein: **„Fallenlassen eines Ballons und"**.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 9

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 27. Februar 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 85 Warnboje bei der Bianco-Untiefe vertrieben. 86 Betonnung von Huelva. 87 Änderung des Leuchtfeuers von Chapeo Virado. 88 Boje bei Partridge point. 89 Bojen im Puget sound. Berichtigung.

MITTELMEER

Jonisches Meer — Jonische Inseln

85 **Warnboje bei der Bianco-Untiefe vertrieben — Insel Corfù.**

26. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. 9/85—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes MIRAMAR, Linienschiffs-Capitäns *Oskar Conte Cassini* liegt die circa 2 Meilen Ö.-lich vom Cap Bianco in den Karten verzeichnete Warnboje nicht aus.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Corfù etc. Nr. 206.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 353.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Südwestküste von Spanien

86 **Auslegung von Leuchtbojen zu Huelva.**

11. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Spain etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. 9/86—1892.

Behufs Kennzeichnung des Fahrwassers zum Hafen von Huelva sind eilf *Leucht*bojen ausgelegt worden. Vier derselben liegen auf der Barre und zwar

eine mit **festem grünen** Feuer beim Ende der O.-Bank (dieselbe ist beim Einlaufen an St. B. zu lassen) und *drei* mit **festen rothen** Feuern am Rande der W.-Bank, welche einlaufend an B. B. zu belassen sind.

Sechs Bojen mit **festen** Feuern in entsprechenden Abständen von einander bezeichnen den Rand der W.-lichen Bänke bis gegenüber der Untiefe La Ballena, woselbst die eilfte der Bojen ausliegt mit **festem grünen** Feuer. welche beim Einlaufen an St. B. zu bleiben hat.

Beim Einlaufen während der Nacht ist es angezeigt sich der Lotsen zu bedienen.

Notice to Mariners 28 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port of Huelva Nr. 72.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Spain etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 385.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Nordküste

87 Änderung des Leuchtfeuers von Chapeo Virado.

9. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{9}/_{87}$—1892.

Das auf der Spitze Chapeo Virado in beiläufig

1° 8′ 0″ S.-Breite und
48° 27′ 45″ W.-Länge.

gelegene Leuchtfeuer, dessen ursprünglich weißes Licht laut K. f. S. $^{42}/_{1262}$—1890 in rothes umgeändert wurde, ist seit 25. December 1891 abermals **fest weiß.**

Notice to Mariners 30 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Pará N. 2186 und Cabo do Norte to Maranham Nr. 1803. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885 Seite 413. — South America Lights List; Nr. 157, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 17.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Washington

88 Glockenboje bei der Spitze Partridge — Juan de Fuca-Strasse.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*“; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{9}/_{88}$—1892.

Eine *rothe Glocken*boje, ohne Nummer, wurde auf der N.-Seite der Einfahrt zum Admiralty inlet, gleich ausserhalb des Seetangs (Kelp), auf 9.₄ m (31 Fuß) Tiefwasser, unter folgenden Peilungen ausgelegt:

Partridge point $2^{1}/_{2}$ Kabeln . . . . O.$^{3}/_{4}$S.
Leuchtthurm auf Admiralty head . . . . SO.$^{1}/_{4}$O.

Beiläufige Lage:

48° 13′ 0″ N.-Breite und
122° 47′ 30″ W.-Länge.

Die rothe Kegelboje Nr. 2 bei der Spitze Partridge wurde eingezogen.

Notice to Mariners $^{29}/_{1}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Haro and Rosario straits Nr. 2689, Vancouver island Nr. 1917, Cape Mendocino to Vancouver island Nr. 2531 und Admiralty inlet etc. Nr. 1947. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 27.

---

89 Betonnung des Puget sound.

22. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*“; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{9}/_{89}$—1892.

Im Puget Sound wurden folgende Bojen ausgelegt:

1.) Eine *rothe Glocken*boje am Ende der etwa 3 Kabeln N.-lich von Duwamish head sich erstreckenden Sandzunge, auf 11 m (6 Faden) Tiefwasser, unter folgenden Peilungen:

Duwamish head 3 Kabeln . . . . S.$^{1}/_{8}$O.
Leuchtthurm auf Battery point . . . . SW.

Beiläufige Lage:

47° 36′ 0″ N.-Breite und
122° 23′ 40″ W.-Länge.

2.) Eine *rothe Kegel*boje (Nr. 2) S.-lich der Orchard rocks (Rich passage) auf 11 m (6 Faden) Tiefwasser unter der Peilung: Orchard point 5 Kabeln S.$^{3}/_{4}$O.

Beiläufige Lage:

47° 34′ 20″ N.-Breite und
122° 32′ 30″ W.-Länge.

Notice to Mariners 29/2 & 3 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Admiralty inlet and Puget sound Nr. 1947 — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 29.

Berichtigung.

1.) Im Supplement to South America Pilot; 1. Theil Nr. 116, Auflage 1885, ist auf Seite 27 die 23. Zeile von oben mit Hinweis auf die K. f. S. $^{9}/_{87}$—1892 zu streichen.

2.) In der K. f. S. $^{47}/_{687}$—1891, 3. Punkt statt: „rothes Feuer“ lies „**weisses Feuer**“.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 10

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 5. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

90 **Zeitsignal in Pola.**

814. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{10}/_{90}$ — 1892.

Das k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium „Marine-Section" hat angeordnet, dass der gesammte Dienstbetrieb der k. und k. Kriegsmarine im Hafen von Pola — sowohl am Lande als auf den Schiffen — mit 1. März laufenden Jahres nach mitteleuropäischer Zeit (mittlere Zeit des 15. Längengrades O. von Greenwich) geführt zu werden hat. Das Mittags-Zeitsignal in Pola wird daher von diesem Tage an um $0^h\ 0^m\ 0^s$ mitteleuropäischer Zeit abgegeben.

Die von der Sternwarte für im Hafen liegende Schiffe zum Zwecke der Chronometer-Regulierung zu gebenden Zeitsignale werden hiedurch nicht berührt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hafen von Pola Nr. 3315 & 3409. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 57.

---

91 Warnboje in der Hafeneinfahrt von Budua.

815. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{10}/_{91}$—1892.

Die in der Hafeneinfahrt von Budua unter den Peilungen:

SW. Ecke des Castells von Budua in Deckung mit dem am Ufer W.-lich der Stadt gelegenen Schlachthause . . NW.zW.$^5/_8$W.
Capelle St. Veneranda . . . . N.$^3/_8$O.
Capelle auf der Insel St. Nicolo . . . . SO.$^1/_2$S.

ausliegende Warnboje ist zufolge einer Mittheilung der k. k. Seebehörde zu Triest *kegelförmig* und trägt eine durchbrochene *Kugel* als Toppzeichen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cattaro Nr. 3434.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628. Auflage 1845, Seite 406.
Außer Wirksamkeit zu setzen: 386. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{29}/_{664}$—1883.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Schottland — Westküste

92 Leuchtfeuer auf der Insel Skye.

47. ERGÄNZUNG ZU: „*West coast of Scotland Directions*"; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886. — K. f. S. $^{10}/_{92}$—1892.

Auf der W.-Seite des Kyle Rhea wurde 7 Kabeln N.$^1/_8$O. vom Fährhaus in beiläufig:

57° 14′ 10″ N.-Breite und
5° 39′ 55″ W.-Länge

ein **festes** Feuer, 4. Ordnung eröffnet. Dasselbe befindet sich auf einer Steinmörtel-Bake 6·7 m (22 Fuß) über Hochwasser und ist überallhin, soweit es das Land gestattet, sichtbar.

Unter den Peilungen SW.$^1/_8$W. beziehungsweise N.$^7/_8$W. sind schmale **rothe** Sectoren eingeschaltet, welche das Fahrwasser der N.-lichen, beziehungsweise S.-lichen Zufahrt zum Kyle Rhea bezeichnen. W.-wärts dieser Sectoren ist das Leuchtfeuer **weiß**, O.-wärts **grün**.

Bemerkung. — Dieses Leuchtfeuer wird nicht beständig überwacht.

Notice to Mariners 35 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kyle Rhea Nr. 2455, Loch Alsh and loch Duich Nr. 2676, Isle of Skye etc. Nr. 2551 und Ardnamurchan to Summer isles Nr. 2475.— *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886, Seite 70—72. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 413b.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Westküste von Florida

93 Boje bei Highlands shoal.

229. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. — K. f. S. $^{10}/_{93}$—1892.

Beim W.-Rande der Highlands-Untiefe wurde eine *rothe Kegel*boje auf 6 m (20 Fuß) Tiefwasser unter der Peilung: Leuchtthurm von Egmont cay 19·5 Meilen SO.zS.¼S., das ist in beiläufig

27° 53′ N.-Breite und
82° 57′ W.-Länge

ausgelegt.

— — —

Notice to Mariners $^{33}/_{1}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tortugas cays to cape San Blas Nr. 1274. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 476.

---

94 Boje beim St. Martin-Riff.

230. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. — K. f. S. $^{10}/_{94}$—1892.

Beim äußeren Rande des St. Martin-Riffes, 5 Kabeln W.-lich einer 7½ Fuß-Untiefe wurde eine *Klapp*boje mit der Aufschrift „*St. Martins*" in *weißen* Lettern auf 4 m (13 Fuß) Tiefwasser unter der Peilung: Leuchtthurm von Anclote cays 15¾ Meilen S.zO.¾O., das ist in beiläufig

28° 25′ N.-Breite und
82° 57′ W.-Länge.

ausgelegt.

Notice to Mariners $^{33}/_{2}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tortugas cays to cape San Blas 1274. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 475.

OSTASIEN

Japan — Insel Yezo

95 Leuchtfeuer an der Iskarri-Mündung — Strogonov-Bai.

252. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{10}/_{95}$—1892.

An der Mündung des Iskarri- (Ishikari-) Flusses wurde in

43° 16′ 0″ N.-Breite und
141° 21′ 30″ O. Länge,

ein **festes** Feuer eröffnet. Dasselbe befindet sich $14{\cdot}_6$ m (48 Fuß) über der See und ist zwischen den Peilungen N. 43° O. und S. 43° W. auf **6** Meilen sichtbar.

Der Leuchtthurm ist $12{\cdot}_2$ m (40 Fuß) hoch, sechsseitig, aus Holz, *schwarz* und *weiß wagrecht* gestreift.

Notice to Mariners 34 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Yezo island Nr. 452 und Kuril islands Nr. 2405. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 579. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 554 b.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 11

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 12. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 96 Telegraphenkabel Zlarin-Zuri geräumt. 97 Pricken auf einer Untiefe beim Häradskär-Leuchtthurm. 98 Untiefe Gäddan gekennzeichnet. 99 Untiefen bei Malören gekennzeichnet. 100 Leuchtschiff zu Libau. 101 Cross Rip-Leuchtfeuer geändert. 102 Biscayne-Untiefe gekennzeichnet. 103 Pulaski-Untiefe gekennzeichnet. 104 Zerstörung der Bake auf Charles point. 105 Glockenboje beim Noonday rock verlegt. 106 Lage eines Leuchtfeuers in Callao. Berichtigung.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

96 Räumung des Telegraphenkabels zwischen Zlarin und Zuri.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes Schwarzenberg, Fregatten-Capitäns *Arthur Lobinger* wurde das im Vorjahre zwischen den Inseln Zlarin und Zuri gelegte Telegraphenkabel (siehe K. f. S. $^{43}/_{647}$—1891) gelichtet.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sebenico Nr. 3421 & 3420.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 792. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 228. — K. f. S. $^{43}/_{647}$—1891.

OSTSEE

Südostküste von Schweden

97 Pricken auf einer Untiefe beim Leuchtthurm von Häradskär.

416. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“*; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 11/97—1892.

Zur Kennzeichnung der 1·7 Meile W.-lich vom Häradskär-Leuchtthurm liegenden Untiefe Nya Skeppsbådan mit 5·2 m (17 Fuß) Wasser oberhalb, wird bei Eröffnung der diesjährigen Schiffahrt in beiläufig

58° 8′ 10″ N.-Breite und
16° 56′ 0″ O.-Länge

ein Pricken ausgelegt werden.

Notice to Mariners 40/1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Öland to Landsort Nr. 2361. — *Nautische Hilfsbücher*: Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 106.

98 Kennzeichnung der Untiefe Gäddan.

417. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“*; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 11/98—1892.

Bei Eröffnung der diesjährigen Schiffahrt wird zur Kennzeichnung der Untiefe Gäddan in beiläufig

58° 38′ 40″ N.-Breite und
17° 37′ 0″ O.-Länge

eine *schwarze Spieren*boje mit *Stange* und zwei *schwarzen Kugeln*, zwischen welchen ein *weißer Gürtel* angebracht ist, ausgelegt werden.

Notice to Mariners 40/2 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Öland to Landsort Nr. 2361 und Baltic sea Nr. 2842 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 106.

Bothnischer Busen — Ostküste von Schweden

99 Änderung der Bezeichnung einiger Untiefen NW.-lich von Malören.

418. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 11/99—1892.

Bei Eröffnung der diesjährigen Schiffahrt wird die Bezeichnung nachstehender Untiefen im NW. von Malören, wie folgt, geändert werden:

1.) Der Pricken mit Besen auf Stora Gubbens wird an das S.-Ende dieser Untiefe, nach

65° 41' 30" N.-Breite und
23° 24' 45" O.-Länge

versetzt.

2.) Die schwarze Spierenboje mit Kugel bei der Untiefe Blombäcks Grund in

65° 41' 0" N.-Breite und
23° 23' 40" O.-Länge

wird durch einen grossen glatten Pricken ersetzt.

3.) Die unlängst aufgefundene Untiefe Läsgrund mit $5 \cdot _5$ m (18 Fuß) Wasser oberhalb in beiläufig

65° 40' 45" N.-Breite und
23° 24' 40" O.-Länge

wird an der O.-Seite durch eine *schwarze Spierenboje* mit *Kugel* bezeichnet werden. Schiffe haben O.-wärts dieser Untiefe zu passieren.

4. Die *Spieren*boje bei Wikströmsgrund (mit $5 \cdot _5$ m [18 Fuß] Wasser oberhalb) in

65° 39' 0" N.-Breite und
23° 25' 10" O.-Länge

erhält *zwei Kugeln*.

5. Auf Halsögrund wurde eine Stelle mit $6 \cdot _4$ m (21 Fuß) Wassertiefe aufgefunden; die *rothe Spieren*boje dieser Untiefe wird deshalb W.-wärts verlegt nach

65° 39' 20" N.-Breite und
23° 29' 0" O.-Länge.

6. Die *rothe Spieren*boje bei Nygrund wird SO.-wärts nach

65° 35' 10" N.-Breite und
23° 34' 50" O.-Länge

versetzt, zur Bezeichnung einer neu aufgefundenen seichten Stelle mit $5 \cdot _5$ m (18 Fuß) Wasser oberhalb.

7. Die Untiefe Klamgrund wird an ihrer O.-Seite durch eine *schwarze Spierenboje* mit *Kugel* in

65° 36′ 25″ N.-Breite und
23° 21′ 0″ O.-Länge

bezeichnet werden.

8. Die Untiefe Nord-vest grund wird durch eine *schwarze Kegelboje* mit *zwei schwarzen Kugeln*, O.-wärts einer neu aufgefundenen seichten Stelle mit $4{\cdot}_3$ m (14 Fuß) Wassertiefe in

65° 35′ 0″ N.-Breite und
23° 23′ 50″ O.-Länge

bezeichnet werden.

Notice to Mariners 47 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tome point to Tauvö 2302 und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 341.

Russische Ostseeprovinzen — Küste von Kurland

100 Leuchtschiff auf der Rhede von Libau ausgelegt.

419. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 11/100—1892.

Auf der Rhede von Libau wurde etwa $7{\cdot}_5$ Kabeln vom äusseren Ende des im Bau befindlichen Wellenbrechers, unter der Peilung: Haupt-Leuchtthurm zu Libau 2¼ Meilen S. 47° O., das ist in beiläufig

56° 32′ 30″ N.-Breite und
20° 56′ 30″ O.-Länge

ein Leuchtschiff mit **festem** Feuer ausgelegt. Dasselbe ist *schwarz*, dreimastig und führt eine *weiß* und *roth senkrecht gestreifte Kugel* am Grosstopp. Bei Tag weht eine *gelbe Flagge* mit *blauem Kreuz* unter der Kugel. Befindet sich das Leuchtschiff nicht auf seinem Platze, so wird das Feuer nicht angezündet und die Flagge nicht gehisst.

Bei Nebel werden Signale mit einem Nebelhorn abgegeben. Beim Leuchtschiff befindet sich ein Rettungsboot.

Notice to Mariners 41 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Memel to Libau Nr. 2371 und Baltic sea Nr. 2842b. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 188. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 610*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

101 Änderung des Leuchtfeuers auf dem Leuchtschiffe Cross Rip — Nantucket Sound.

759. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 11/101—1892.

Das bisher feste weiße Feuer auf dem Leuchtschiffe Cross Rip Nr. 5 wurde in ein **festes rothes** Feuer umgeändert.

Beiläufige Lage:

41° 27′ 0″ N.-Breite und
70° 17′ 15″ W.-Länge.

Notice to Mariners 45 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Muskeget channel Nr. 2456, Nantucket shoals to Block island Nr. 2890, Bay of Fundy to Block island Nr. 2492 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 69. — Eastern coasts of North America, Lights List; Nr. 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 609.

Vereinigte Staaten — Florida

102 Kennzeichnung der Biscayne-Untiefe.

162. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. 11/102—1892.

Zur Kennzeichnung der Untiefe Biscayne wurde eine *rothe Klapp*boje mit der Aufschrift „*Biscayne*" in *weißen* Lettern auf 9 m (5 Faden) Wasser ½ Kabel O.-wärts einer 17 Fuß-Stelle unter folgenden Peilungen ausgelegt:

Leuchtthurm auf Fowey rocks . . . . S. 1° O. (S.—Ö.-lich)
House of refuge $1^1/_4$ Meilen . . . . N. 51° W. (NW.$^1/_2$W).

Beiläufige Lage:

25° 50′ 45″ N.-Breite und
80° 6′ 15″ W.-Länge.

Notice to Mariners 50 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Florida strait Nr. 659. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 563.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Florida

103 Kennzeichnung der Pulaski-Untiefe — Tortugas Cays.

163. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. $^{11}/_{103}$—1892.

Zur Kennzeichnung der am O.-Rande der Tortugas cays liegenden Untiefe Pulaski wurde circa $2{\cdot}_5$ Kabeln NÖ.-lich derselben eine *rothe Klappboje* mit der Aufschrift „*Pulaski*" in *weißen* Lettern auf $12{\cdot}_8$ m (7 Faden) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt:

Leuchtthurm auf Rebecca shoal . . . . . . S. 59° O. (SO.zO.$^1/_4$O.)
Tortugas harbour Leuchtthurm $6^3/_4$ Meilen . S. 52° W. (SW.$^5/_8$W.)

Beiläufige Lage:

24° 41′ 40″ N.-Breite und
82° 46′ 55″ W.-Länge.

Notice to Mariners 51 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Boca Grande cay to Tortugas cays Nr. 525, Florida strait Nr. 1217, Tortugas cays to cap San Blas Nr. 1274, Gulf of Mexico Nr. 392 und West India islands and Caribbean sea Nr. 761. — West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 551.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Nordküste von Australien

104 Zerstörung der Bake auf Charles point — Port Darwin.

105. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{11}/_{104}$—1892.

Die auf der Spitze Charles in beiläufig

12° 23′ 45″ S.-Breite und
130° 38′ 0″ O.-Länge

gelegene Bake wurde zerstört und wird mit Hinsicht darauf, dass dortselbst in Bälde ein Leuchtfeuer eröffnet werden soll nicht wieder errichtet.

Notice to Mariners 39 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Darwin 925, Port Darwin and adjacent inlets Nr. 18, North-west coast of Australia Nr 475, Melville island etc. Nr. 613 und Gulf of Carpentaria to cape Ford Nr. 1044. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 115.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — Californien

105 Verlegung der Glockenboje beim Noonday Rock — Ansegelung von San Francisco.

268. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{11}/_{105}$—1892.

Die vor kurzem vertriebene *Glocken*boje beim Noonday rock wurde $4^1/_4$ Kabeln W. $^1/_8$ S. von der Klippe wieder ausgelegt. (Siehe K. f. S. $^{34}/_{1053}$—1890.)

Beiläufige Lage:

37° 47′ 15″ N.-Breite und
123° 10′ 15″ W.-Länge.

Warnung! Seefahrer werden gewarnt nicht zwischen der Boje und dem Eilande North Farallon zu passieren, da sie hiebei leicht auf die Klippe gerathen könnten.

Notice to Mariners 48 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Point Pinos to Bodega head Nr. 229. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 259.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil — Peru

106 Lage des Leuchtfeuers in der Hafeneinfahrt von Callao.

167. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot"*; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — K. f. S. 11/106—1892.

Das **feste** Feuer in der Hafeneinfahrt von Callao befindet sich auf dem Kopfe des S.-Dammes, das ist 0·7 Kabel (140 Yards) SW.zS. von jenem Standorte (Kopf des N.-Dammes), welchen das Segelhandbuch und Leuchtfeuerverzeichnis angeben.

Bemerkung. — Das Zifferblatt der Uhr auf dem Thurme nächst der Eisenbahnstation Lima ist des Nachts erleuchtet.

Notice to Mariners 44 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* The Boqueron of Callao, with plan of Callao harbour Nr. 1853.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 389. — South America, Lights List; Nr. 157, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 122.

Berichtigung.

In K. f. S. 3/35—1892, 8. Zeile von unten statt „Kochinski" lies: **„Sochinski"**. Diese Berichtigung ist auch in der Seekarte „Fort Anakria to Kertch strait Nr. 2235" durchzuführen.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 12

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 19. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

107 Signalstation auf dem Leuchthurm von Lagosta.

816. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. — ERGÄNZUNG ZU: *„Codice Internazionale dei Segnali"*; Nr. 143, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{12}/_{107}$—1892.

Auf dem Leuchtthurm der Spitze Struga, Insel Lagosta ist eine Telegraphen-Station verbunden mit einer Signal-Station eröffnet worden. Vorbeisteuernde Schiffe können mit der Letzteren mittels des Internationalen Signalbuches in Verkehr treten.

Avviso ai Naviganti 7 — K. k. Seebehörde Triest, 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lagosta Nr. 3430. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628 Auflage 1845, Seite 334. — Codice Internazionale dei Segnali Nr. 143, Auflage 1882, Seite 697. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 140.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

108 Leuchtfeuer zu Molfetta eröffnet.

817. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{12}/_{108}$—1892.

Am 1. März l. J. wurde auf dem Ende des im Bau befindlichen Wellenbrechers zu Molfetta ein **festes grünes** Feuer auf **4** Meilen sichtbar eröffnet und die daselbst ausgelegene Boje (siehe K. f. S. $^{1}/_{3}$—1887) eingezogen.

Der oberwähnte Wellenbrecher hat von der W.-lichsten Ecke der Molen ausgehend die Richtung N. 2° W. und eine Länge von 194 m.

Bemerkung. — Die Warnboje, welche die Durchfahrt zwischen den Dämmen St. Corrado und St. Michele kennzeichnete (siehe K. f. S. $^{31}/_{731}$—1883) scheint eingezogen worden zu sein, da sie im Elenco dei Fari e Fanali etc. Auflage 1891 nicht angeführt ist.

Avviso ai Naviganti 40 — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Trani a Torre Rapagnola Nr. 3456 und Adriatisches Meer Nr. 3402d & 3401.— *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 509. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, I. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 230b.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 325, 389 & 530. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{31}/_{765}$—1882, $^{31}/_{731}$—1883 & $^{1}/_{3}$—1887.

Syrische See — Insel Cypern

109 Leuchtfeuer auf Cap Greco.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. $^{12}/_{109}$—1892.

Am 1. April l. J. wird auf Cap Greco (Grego), SO. Spitze der Insel Cypern in beiläufig

34° 56′ 30″ N.-Breite und
34° 5′ 35″ O.-Länge

ein **Blink**feuer von *dreißig Secunden* eröffnet, welches sich 16·8 m (55 Fuß) über der See befinden und auf **13** Meilen sichtbar sein wird.

Leuchtapparat 4. Ordnung.

Der steinerne Leuchtthurm ist weiß und hat eine Höhe von $15 \cdot_2$ m (50 Fuß).

Notice to Mariners 56 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cyprus Nr. 2674 und Mediterranean sea Nr. 449 & 2158b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 290. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 561*.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer — Azoren

110 Zeitweiliges Feuer in Ponta Delgada — Insel St. Miguel.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{12}/_{110}$—1892.

Die *Baken*boje, welche das Ende des unter Wasser befindlichen Fundaments des Wellenbrechers zu Ponta Delgada kennzeichnet, wurde mit einem zeitweiligen **festen** Feuer versehen. Dasselbe befindet sich circa $1^1/_3$ Kabel Ö.-lich vom sichtbaren Ende des Wellenbrechers und etwa $3^3/_4$ Kabeln vom **rothen** Feuer auf dem Wellenbrecher.

Es ist beabsichtigt, beim Ende des unter Wasser liegenden Theiles vom Wellenbrecher eine *Glocken*boje auszulegen, da über dem Letzteren nur etwa $2 \cdot_5$—$3 \cdot_5$ m (8—11 Fuß) Wasser sind.

Bemerkung. — Beim Einlaufen ist es gerathen sich eines Lotsen zu bedienen.

Notice to Mariners 57 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Ponta Delgada on sheet Nr. 1854.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 53.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irischer Canal — Ostküste von Irland

111 Verlegung der South Long-Bank-Boje — Wexford South Bay.

55. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Coast of Ireland*"; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885. — K. f. S. $^{12}/_{111}$—1892.

Infolge Ausbreitung der Long-Bank in S.-licher Richtung wurde die South Long-Bank-Boje um 1 Kabel nach S.zW. verlegt und liegt gegenwärtig in beiläufig

52° 14′ 55″ N.-Breite und
6° 17′ 25″ W.-Länge

unter den Peilungen:

Pricken auf Carrick rock 8⅓ Kabeln	SW.zW.⅛W.
Holdens Bed-Boje	NW.zW⅝W.

—

Notice to Mariners 59 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Wexford harbour Nr. 1772 und Wexford to Wicklow Nr. 1787. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Coast of Ireland; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885, Seite 82.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

112 Änderung der Betonnung in der Themse-Mündung.

92. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{12}/_{112}$—1892.

Die Betonnung der Themse-Mündung ist — wie folgt — verändert worden:

1.) An der W.-Seite des Galloper Sand wurde eine *schwarz* und *weiß senkrecht gestreifte Klapp*boje mit der Aufschrift „*West Galloper*" auf 31 m (17 Faden) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt

North Galloper-Boje 3·5 Meilen	NO.zN½N.
Galloper-Leuchtschiff	S.⅜O.

Beiläufige Lage:

51° 45′ 50″ N.-Breite und
1° 56′ 30″ O.-Länge.

2.) Die Knoll-*Leucht*boje in der Colne-Mündung ist eine *Klapp*boje ohne Toppzeichen und wurde 3 Kabeln ONO.-wärts verlegt. Dieselbe liegt gegenwärtig auf 4·3 m (14 Fuß) Wasser unter folgenden Peilungen:

Thurm der Wasserwerke zu Clacton . . . . NO.zN.
Eagle-Boje 5 Kabeln . . . . NW.zW.5/8W.

Beiläufige Lage:

51° 43′ 50″ N.-Breite und
1° 5′ 0″ O.-Länge.

3.) Die in beiläufig

51° 40′ 50″ N.-Breite und
1° 9′ 10″ O.-Länge

ausliegende Whitaker-*Leucht*boje hat *kein* Toppzeichen. (Siehe K. f. S. 7/75—1892.)

4.) Die in beiläufig

51° 28′ 0″ N.-Breite und
0° 48′ 15″ O.-Länge

ausliegende Sheerness Middle-*Leucht*boje hat einen *schwarz* und *weiß wagrecht gestreiften* Anstrich erhalten.

5.) Die South Middle-Boje in beiläufig

51° 26′ 40″ N.-Breite und
0° 59′ 15″ O.-Länge

soll Anfang Mai l. J. eingezogen und nicht wieder ausgelegt werden.
Die Tiefen sind auf Springgezeiten-Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 54 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Medway Nr. 1833 (4), Sea reach Nr. 1185 (4) North Foreland to the Nore 1607 (4, 5), Kentish Knock to West Swin Nr. 1975 (2), Dover to Orfordness Nr. 1406 (1), English channel Nr. 2675 c (1), North Sea Nr. 2182 a (1) und North Foreland to Orfordness Nr. 1610. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 260, 289, 300, 315, 304, 316, 332, 391, 331 und 350.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

113 **Warnboje bei Chatham harbour.**

760. ERGÄNZUNG ZU: *„East Coast of the United States Directions“*; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 12/113—1892.

Ö.-lich der Einfahrt von Chatham harbour wurde in beiläufig

41° 40′ 50″ N.-Breite und
69° 54′ 30″ W.-Länge

eine *rothe selbstthätige Signal*boje auf 18·3 m (10 Faden) Tiefwasser, unter der Peilung: „Boje der Chatham-Barre 6 Kabeln S. 86° W." ausgelegt.

Notice to Mariners 63 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Monomoy or Old Stage harbour Nr. 2489, Nantucket shoals to Block Island Nr. 2890, Bay of Fundy to Block island Nr. 2492 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 75.

Vereinigte Staaten — New-York

114 Änderung der Betonnung im Gedney channel — Einfahrt von New-York

761. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{12}/_{114}$—1892.

Am 31. März 1892 werden folgende Veränderungen in der Betonnung des Gedney channel stattfinden:

1.) Die vor dem Gedney channel ausliegende *schwarz* und *weiß senkrecht gestreifte selbstthätige Signal*boje wird circa 3¼ Kabeln nach N. 9° O. auf die Linie „Sandy Hook-Leuchtschiff (Nr. 48) — Einfahrt des Gedney cut" — unter folgende Peilung verlegt werden:

Scotland-Leuchtschiff (Nr. 7) 2·2 Meilen . . . . S. 9° W.

2.) Die schwarz und weiß senkrecht gestreifte Kegelboje mit Stange und Kugel (Ansegelungsboje des Gedney channel) wird eingezogen werden.

Notice to Mariners $^{64}/_{1}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions Nr. 51, Auflage 1882, Seite 132.

115 Veränderter Anstrich des Leuchtthurmes von Romer shoal — New-York.

762. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{12}/_{115}$—1892.

Am 31. März l. J. wird der durchbrochene braune Leuchtthurm auf Romer shoal einen *weißen* Anstrich erhalten. Der cylindrische Unterbau bleibt wie bisher braun.

Beiläufige Lage:

40° 30′ 45″ N.-Breite und
74° 0′ 45″ W.-Länge.

Notice to Mariners 64½ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 132. — Eastern Coast of North America etc., Lights List; Nr. 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 709 a.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Florida

116 Lage einer Bake und einer Boje in Key West — Florida-Riffe.

164. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. 12/116—1892.

Die Bake auf Eastern Dry rocks ist *weiß*, 11 m (36 Fuß) hoch, trägt die Zahl **4** und steht W.-lich der Einfahrt in den Main Ship channel unter folgenden Peilungen:

Key West-Leuchtthurm . . . . N. 24° O.
Sand-cay-Leuchtthurm 1·8 Meile . . . . S. 77° W.

Beiläufige Lage:

24° 27′ 35″ N.-Breite und
81° 50′ 35″ W.-Länge.

Die Ansegelungsboje des Main Ship channel von Key West ist eine *schwarz* und *weiß senkrecht gestreifte Kegel*boje und liegt in der Richtungslinie „East Dry rocks-Bake und Sand cay-Leuchtthurm" unter den Peilungen:

Sand cay-Leuchtthurm . . . . S. 77° W.
Key West-Leuchtthurm . . . . N.

Notice to Mariners 61 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Key West harbour and approaches Nr. 2881, Lower Matacumbe cay to Boca Grande cay Nr. 1098. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 554 & 555.

Nordküste von Südamerika — Venezuela

117 Charakteristik und Sichtweite des Leuchtfeuers zu Puerto Cabello.

231. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
K. f. S. $^{12}/_{117}$ — 1892.

Zufolge einer Mittheilung des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora ist die Charakteristik des **Wechsel**feuers zu Puerto Cabello folgende:

40 Secunden **weiß**
40 Secunden **roth;**

jedem Farbenwechsel geht ein heller Blink des betreffenden Lichtes voraus.
Die Sichweite beträgt **16** Meilen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Plan of Puerto Cabello on sheet Nr. 513.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 144. — Central America etc. Lights List; Nr 156, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 1148.

118 Bemerkungen über La Guaira.

232. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
K. f. S. $^{12}/_{118}$ — 1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Aurora k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* sind nachfolgende Angaben über La Guaira entnommen:

1.) An der Wurzel des Wellenbrechers steht ein pyramidenförmiger, grau angestrichener Leuchtthurm, dessen Betrieb vorderhand eingestellt ist.

2.) Im Hafen liegen im ganzen vier Vertäubojen aus; außerhalb des Wellenbrechers sind keine Vertäubojen.

3.) In der britischen Admiralitäts-Karte Nr. 762 ist der Ort Macuto W.-lich von La Guaira eingezeichnet, während er thatsächlich 1 Wegstunde Ö.-lich hievon liegt. Der W.-lich an La Guaira anschließende Ort heißt Maiquetia.

Zu vergleichen: *Seekarten:* La Guaira harbour, on sheet Nr. 513 und West Indian islands and Caribbean sea Nr. 762.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 140.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallensee — Nordostküste von Australien

119 Änderung einiger Baken in der Inneren Route.

63. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 12/119 — 1892.

Die Bebakung der Inneren Route hat nachfolgende Veränderungen erlitten:

1.) Die *schwarze* Bake auf Jee (g)-Riff, in beiläufig

14° 2′ 30″ S.-Breite und
143° 55′ 30″ O.-Länge

wurde abgetragen.

2.) Die rothe Bake auf Ead (e)-Riff in beiläufig

14° 4′ 30″ S.-Breite und
143° 54′ 30″ O.-Länge

wurde durch eine *schwarze vierseitige* Bake ersetzt.

3.) Die rothe Bake auf Eff (f)-Riff in beiläufig

14° 3′ 30″ S.-Breite und
143° 50′ 45″ O.-Länge

wurde durch eine *schwarze vierseitige* Bake ersetzt.

Bemerkung. — Der „course recommended" führt zwischen den Riffen Sea (c) und Dhu (d) hindurch, S.-wärts von Ead (e)-Riff und W.-wärts von Eff (f)-Riff.

Auf einigen Copien der britischen Admiralitäts-Karte Nr. 2922 ist die Bake auf Dhu (d)-Riff als „black square" beschrieben; dies ist in: **„red triangular"** umzuändern.

Notice to Mariners 55 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Flattery to cape Sidmouth Nr. 2352. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 366, 367.

87. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. $^{12}/_{107}$—1892.

140	**Lagosta,** Insel	Spitze Struga 42 43 16 53	**Festes** Feuer; Beleuchtungswinkel 197°, von S. 84° O. über O. bis S. 79° W. — DII. — Steinerner Thurm, rund, weiß, $17\cdot_1$ m hoch, mit grüner Leuchtkammer über der Mitte des ebenerdigen, vierflügeligen Wächterhauses auf dem Gipfel der Spitze. *Signal- und Telegraphenstation.*	**20**	$104\cdot_3$

8. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. $^{12}/_{108}$—1892.

230b	**Molfetta,** Hafen	Wellenbrecher	**Festes grünes** Feuer am Ende des im Bau befindlichen Wellenbrechers, 194 m N. 2° W. vom Leuchtfeuer Nr. 230.	**4**	.

129. BERICHTIGUNG DES „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*": 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. $^{12}/_{109}$—1892.

561*	**Greco,** Cap	34 56 34 5	**Blink**feuer von *dreißig Secunden.* — IV. — Thurm steinern, weiß, $15\cdot_2$ m hoch.	**13**	$16\cdot_8$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 13

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine. Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 26. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

120 Zerstörung einer Pfahlgruppe in der Einfahrt des Hafens von Grado.

818. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{13}/_{12}$—1892.

Die äußerste der W.-lichen, die Einfahrt des Hafens von Grado kennzeichnenden Pfahlgruppen wurde durch Seegang zerstört.

Avviso ai Naviganti 9 — K. k. Seebehörde Triest 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Golf von Triest Nr. 3308 & 3403. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 29.

---

121 Trinkwasser in Spalato.

819. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845.
K. f. S. $^{13}/_{121}$—1892.

Im Hafen von Spalato und zwar am Molo Veneto, gegenüber der Eisenbahnstation, 30 m von der hölzernen Landungsbrücke entfernt, ist ein Wasserausfluss zum *ausschließlichen Gebrauche* der k. und k. Kriegsmarine aufgestellt worden, woraus die diesen Hafen anlaufenden Kriegsfahrzeuge in Hinkunft das erforderliche Trinkwasser unentgeltlich beziehen können.

Der Schlüssel zum Hydranten befindet sich beim Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Verwahrung.

Normal-Verordnungsblatt für die k. und k. Kriegs-Marine, V. Stück, 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Spalato Nr. 3422. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 270.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

122 Änderung der Beleuchtung im Hafen von Lido — Venedig.

820. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845 —
K. f. S. $^{13}/_{122}$—1892

Gegen Ende März l. J. wird die Beleuchtung des Hafens von Lido — wie folgt — verändert werden:

1.) 475 m (2·6 Kabeln) SÖ.-lich vom sichtbaren Ende des NO.- (Treporti-) Wellenbrechers wird eine *Leucht*boje in Form eines abgestutzten Kegels, mit durchbrochenem Laternenträger ausgelegt. Die Boje wird ein **festes rothes** Feuer führen, das über den ganzen Horizont auf **5** Meilen sichtbar sein wird.

2.) Eine *Leucht*boje von gleicher Form und mit gleichem Laternenträger wie die vorige wird auf 460 m (2·5 Kabeln) SÖ.-lich vom sichtbaren Ende des SW.- oder Lido-Wellenbrechers ausgelegt, welche ein **festes grünes,** auf **4** Meilen sichtbares Feuer führen wird.

Die Oberwasser-Theile beider Bojen sind **weiß** angestrichen.

3.) Das feste Feuer auf dem NO.-Ende des Glacis vom Fort St. Nicolo wird mit der Auslegung der Leuchtbojen außer Thätigkeit gesetzt. (Siehe K. f. S. $^{13}/_{289}$—1887.)

Avviso ai Naviganti 45 — Ufficio Idrografico, Genova 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dal Fiume Piave al Fiume Adige Nr. 3470 und Adriatisches Meer Nr. 3402 a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 21. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, I. Theil; Nr. 121, Auflage 1887; die Leuchtfeuer Nr. 265 & 265 a.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 551. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{13}/_{289}$—1887.

Spanien — Südküste

123 Kennzeichnung eines Wracks in der Bucht von Gibraltar.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 1. Band*"; Nr. 9, Auflage 1891.
12. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Spain, etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{18}/_{123}$—1892.

Zur Kennzeichnung des auf der Rhede von Gibraltar liegenden Wracks „Excellent" (siehe K. f. S. $^{24}/_{439}$—1891) wurde eine *Glocken*boje über dem Wrack verankert und der daselbst ausgelegene Hulk eingezogen.

Notice to Mariners 68 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gibraltar Nr. 144 und Gibraltar bay Nr. 1448. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 9, Auflage 1891, Seite 3 & 4. — West Coast of Spain etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 419.

Nordküste von Afrika — Tunis

124 Beleuchtung von Benzert (Bizerta).

23. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{13}/_{124}$—1892.

Seit 1. Februar l. J. ist Benzert folgendermaßen beleuchtet:

1.) Auf der Kasbah (Casbah-) Bastion befindet sich ein **festes rothes** Feuer $15{\cdot}_2$ m (50 Fuß) über der See und 14 m (46 Fuß) über dem Boden, das über den ganzen Horizont auf **5** Meilen sichtbar ist.

Beiläufige Lage:

37° 16′ 30″ N.-Breite und
9° 53′ 0″ O.-Länge.

2.) Auf der Wurzel des N.-Dammes ist 35 m O. vom vorigen Feuer auf einem hölzernen Thurme $10{\cdot}_1$ m (33 Fuß) über der See ein **festes** Feuer 5. Ordnung angebracht, das über einen Bogen von 90° auf **5** Meilen sichtbar ist. Dasselbe zeigt **weißes** Licht über die Ansegelung der Rhede von SO. her und **rothes** Licht über den Damm.

3.) $9{\cdot}_5$ Kabeln S. 38° O. vom Kasbah-Leuchtfeuer ist auf einem hölzernen Thurme in 10 m (33 Fuß) Höhe über der See ein auf **4** Meilen sichtbares **festes** Feuer angebracht, das aus einem **weißen** und einem **grünen** Sector besteht. Beleuchtungswinkel 90°. Der **weiße** Sector beleuchtet den schiffbaren Theil der Rhede, der **grüne** deckt den N.-Damm.

Bemerkung. — Die Deckpeilung des Kasbah-Leuchtfeuers mit jenem auf der Wurzel des N.-Dammes kennzeichnet das Fahrwasser nach dem alten Hafen bis zum N.-Damm, dwars des Dammkopfes auf der Halbinsel Ksebah.

Der grüne Sector des S.-Feuers wird nach Maßgabe des Ausbaues des N.-Dammes verschoben. Schiffe, die auf der Rhede ankern wollen, haben sich im weißen Sector des S.-Feuers zu halten.

Notice to Mariners 65 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Benzert road and Benzert lakes, on sheet Nr. 1381 und Fratelli rocks to Mehediah Nr. 250. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 255. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 112, Auflage 1884; die Leuchtfeuer Nr. 611.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

125 Beleuchtung der Gironde.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of France etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. 13/125—1892.

Am 1. Mai l. J. werden in der Gironde zwischen Royan und Pauillac 13 *Leucht*bojen ausgelegt werden:

Sechs derselben, *roth* angestrichen, mit **festem** Feuer kommen an die W.-liche Seite (Medoc-Seite) und sechs *schwarze* mit **festem rothen** Feuer auf die gegenüberliegende Seite des Fahrwassers zu liegen. Die 13. dieser *Leucht*bojen ist *schwarz* angestrichen, wird **weißes Funkel**feuer führen und kommt auf die Verbindungslinie der Leuchtfeuer von By, Mapon und Patiras (Erstere zwei sind Leuchtschiffe) zu liegen. Sie wird im Verein mit dem Feuer von Patiras die Richtung des Fahrwassers kennzeichnen.

Benennung und Lage der Leuchtbojen:

Namen	Charakteristik des Feuers	N.-Breite	W.-Länge
St. Georges	fest roth	45° 35′ 25″	1° 1′ 35″
Les Marguerites . . .	„ weiß	33 15	1 2 00
Talmont	„ roth	32 20	0 58 55
Talais	„ weiß	30 10	58 20
Entre les bancs . . .	„ roth	29 05	55 25
Richard	„ weiß	26 55	54 45
Goulée	„ roth	25 50	52 00
By	„ weiß	23 45	50 30
Les Mets	„ roth	23 05	47 55
Castillon	„ weiß	21 00	48 00
La Maréchalle	„ roth	19 00	46 25
Mapon	„ weiß	16 55	45 35
Montrose	weißes Funkel-Feuer	14 50	44 20

Die Lichtstärke des Feuers von **Grave** wird in der Peilung NW. in einem Sector von 2° verstärkt und wird das Licht in diesem Sector als **festes** Feuer erscheinen.

Die Lichtstärke des Feuers auf der Insel **Patiras** wird in der Peilung S. 20° O. in einem Sector von 2° verstärkt; das Feuer ist *nur* in diesem Sector, und zwar als **Funkel**feuer von *vier Secunden* sichtbar.

Notice to Mariners 75 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Pointe d'Arcachon to pointe de la Coubre Nr. 2664. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of France etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 122, 123, 126—128. — Western coast of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 329, 331—335.

Englischer Canal — Südküste von England

126 Änderung der Beleuchtung von Newhaven.

1. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Channel Pilot, 1. Band"*; Nr. 114, Auflage 1891. — K. f. S. $^{13}/_{126}$—1892.

Am 1. Februar l. J. wurden die beiden rothen Feuer auf dem Kopfe des Wellenbrechers zu **Newhaven** außer Thätigkeit gesetzt und an deren Stelle ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** von folgender Charakteristik eröffnet: *sieben Secunden* Licht, *eine Secunde* Verfinsterung, *eine Secunde* Licht, *eine Secunde* Verfinsterung. Das Feuer befindet sich $16 \cdot_8$ m (55 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem 14 m (46 Fuß) hohen Leuchtthurm, unter der Peilung: Kopf des W.-Dammes 630 Yards ($3 \cdot_1$ Kabeln) N., in beiläufig

50° 46′ 35″ N.-Breite und
0° 3′ 40″ O.-Länge.

Notice to Mariners 70 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Newhaven Nr. 2154, Owers to Dungeness Nr. 2451 *und* English Channel Nr. 1598 & 2675 c. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Channel Pilot, 1. Band; Nr. 114, Auflage 1891, Seite 35. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 100*.

Schottland — Westküste

127 Hafenfeuer in der Bucht von Oban.

48. ERGÄNZUNG ZU: *„West Coast of Scotland Directions“*; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886.
K. f. S. $^{13}/_{127}$—1892.

Am 13. Februar l. J. wurde an der O.-Seite der N.-lichen Zufahrt zur Bucht von Oban in beiläufig

56° 25′ 25″ N.-Breite und
5° 28′ 45″ W.-Länge

ein **festes, weiß** und **rothes** Feuer eröffnet. Dasselbe ist **weiß** gegen die N.-liche Zufahrt zwischen der Insel Maiden und der eisernen Bake beim NO.-Rande der Insel Kerrera. Im NO. dieses weißen Sectors, das ist gegen die Insel Maiden und den schmalen Canal zwischen dieser Insel und dem Festland ist das Feuer geblendet; im SW. des weißen Sectors bis zur Peilung NO.zO.$^{1}/_{8}$O. ist es **roth.** Zwischen den Peilungen NO.zO.$^{1}/_{8}$O. und N.$^{3}/_{8}$O., über das Fahrwasser zwischen Cow point und Coram ledge ist das Feuer **weiß;** von N. $^{3}/_{8}$ O. landwärts (Coram ledge deckend) **roth.**

Das Feuer befindet sich auf einer steinernen Bake, 100 Yards (0·5 Kabel) SW. $^{3}/_{8}$ S. vom Dog Stone in 5 m (16 Fuß) Höhe über der Meeresfläche.

Leuchtapparat 4. Ordnung.

Notice to Mariners 67 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Oban Bay Nr. 1790, Firth of Lorn Nr. 2476 und Mull of Cantyre to Ardnamurchan Nr. 2515. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Scotland Directions; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886, Seite 215, — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 434 a.

OSTSEE

Mündung — Sund

128 Hafenfeuer zu Kopenhagen eröffnet.

5. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Danish Pilot“*; Nr. 39, Auflage 1890. —
K. f. S $^{13}/_{128}$—1892.

Am 1. Februar l. J. wurde auf dem Kopfe des N.-Dammes an der Einfahrt des N.-lichen (24 Fuß-) Hafens bei Kopenhagen in beiläufig

55° 42′ 25″ N.-Breite und
12° 36′ 10″ O.-Länge

ein **festes grünes** Feuer eröffnet, welches gegen S. sichtbar, gegen N. geblendet ist. Die N.-liche Sichtgrenze führt S.-lich frei vom im Bau befindlichen Wellenbrecher Ö.-lich des 24 Fuß-Hafens. Mit dem Fortschreiten des Baues wird dieses Richtungsfeuer derart versetzt, dass man im grünen Licht sich haltend frei vom Wellenbrecher bleibt.

Notice to Mariners 72 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Sound, with plan of Copenhagen Nr. 2115 und Approaches to Copenhagen Nr. 790. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Danish Pilot; Nr. 39, Auflage 1890, Seite 20. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 469.**

Finischer Busen — Südküste von Finland

129 Leuchtfeuer auf Little Fiskär und Tuporansari.

420. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“;* Nr. 38, Auflage 1888. —

K. f. S. 13/129 — 1892.

Im Trång-Sund, Distrikt Wiborg wurden folgende Feuer eröffnet:

1.) Auf der Insel Little Fiskär SW.-lich der daselbst befindlichen Bake in beiläufig

60° 28′ 45″ N.-Breite und
28° 7′ 15″ O.-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, 5·3 m (17 Fuß) über der Meeresfläche und 1·2 m (4 Fuß) über dem Boden, welches zwischen den Peilungen S. 67° W. über W. bis N. 85° O. auf **5** Meilen sichtbar ist.

2.) Auf der SO.-Spitze von Tuporansari (Rödhall) in beiläufig

60° 33′ 45″ N.-Breite und
28° 28′ 0″ O.-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer 5 m (16 Fuß) über der Meeresfläche und 1·2 m (4 Fuß) über dem Boden auf **5** Meilen sichtbar. Zwischen den Peilungen S. 48° W. und S. 41° W. ist das Feuer *nur* **roth,** es wechseln jedoch helleres und dunkleres Licht; zwischen S. 41° W. über S. bis S. 17° O. ist das Feuer **abwechselnd roth** und **weiß.**

Die Leuchtthürme sind *weiß*, die anstoßenden Vorrathsschuppen *roth.*

Notice to Mariners 77 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Nachrichten für Seefahrer 5/214 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hogland to Seskär Nr. 2247. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 270—271. — North Sea, etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1891; die Leuchtfeuer Nr. 679a & 679b.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Florida

130 Boje im Northwest Channel ausgelegt — Key West Harbour.

166. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. 13/130 — 1892.

In der Einfahrt des Northwest-channel, Ansegelung des Hafens von Key West wurde eine *rothe Kegel*boje **Nr. 2** auf 3.7 m (12 Fuß) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt:

Key West-Leuchtthurm . . . . S. 44° O.
Northwest Passage-Leuchtthurm 1·2 Meile . . . . S. 14° W.

Beiläufige Lage:

24° 38′ 15″ N.-Breite und
81° 53′ 45″ W.-Länge.

Notice to Mariners 80 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Key West harbour and approaches Nr. 2881. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 556.

Vereinigte Staaten — Alabama

131 Änderung des Bakenfeuers auf Mobile Point.

23. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to West India Pilot, 1. Band*"; 1. Band Nr. 57, Auflage 1889. — K. f. S. 13/131 — 1892.

Am 29. Februar l. J. wurde das feste rothe Feuer der Bake auf Mobile point, welches 1·2 Kabel S. 19° W. vom Leuchtfeuer des Forts Morgan steht, in ein **festes weißes** Feuer umgeändert.

Beiläufige Lage:

30° 13′ 45″ N.-Breite und
88° 1′ 30″ W.-Länge.

Notice to Mariners 81 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mobile Bay Nr. 2344 und Mississippi sound and Mobile Bay Nr. 2853. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to West India Pilot, 1. Band: Nr. 57, Auflage 1889, Seite 34. — Eastern Coasts of North America etc. Ligths List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 940.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Küste von Uruguay

132 Wracks auf der Rhede von Montevideo.

5. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to South America Pilot, 1. Theil*"; Nr. 116, — Auflage 1890. — K. f. S. $^{13}/_{132}$—1892.

Auf der Rhede von Montevideo liegen unter anderen folgende Wracks:

1.) Das Wrack des deutschen Dampfers Corrientes auf Tagus rock oder knapp O.-wärts desselben. Eine *schwarze Kegel*boje ist zur Kennzeichnung des Wracks in kurzer Entfernung SSÖ.-lich davon ausgelegt.

2.) Ein Wrack, das beim hohem Fluss-Wasserstande bedeckt ist, circa 4 Kabeln O.$^1/_8$N. vom Tagus rock unter den Peilungen:

S.-licher Schornstein auf der Spitze Lobos $1^1/_8$ Meile . . . NW.$^3/_8$N.
Schornstein auf der Spitze Sarandi . . . . NO.zO$^3/_4$O.

Dieses Wrack ist durch *zwei schwarze Kegel*bojen und einen NÖ.-lich davon vertäuten Hulk, welcher bei Nacht ein **weißes** Licht führt, gekennzeichnet.

Notice to Mariners 71 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Monte Video Nr. 493 und Monte Video bay Nr. 2001. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to South America Pilot, 1. Theil; Nr. 116, Auflage 1890, Seite 11.

OSTASIEN

Südliches Meer — Südküste von China

133 Leuchtfeuer auf Gap Rock — Südliche Zufahrt nach Hongkong.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to China Sea Directory, 3. Band*"; Nr. 125, Auflage 1891. — K. f. S. $^{13}/_{133}$—1892.

Am 1. April l. J. wird auf der S.-Spitze von Gap rock (Man mi Chau), SW.-lichste Insel der Kaipong-Gruppe, in beiläufig

21° 48′ 50″ N.-Breite und
113° 56′ 20″ O.-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** (*30 Secunden* sichtbar, *30 Secunden* verfinstert) eröffnet, welches sich 42·7 m (140 Fuß) über Hochwasser befinden und auf **18** Meilen sichtbar sein wird. *Linsen*-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Leuchtthurm und Wächterhaus sind *weiß* angestrichen; der Thurm ragt 1·8 m (6 Fuß) über die O.-Ecke des Wächterhauses. Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden *alle fünf Minuten Knall*signale abgegeben werden.

Notice to Mariners 73 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Hongkong Nr. 1180, Hui Ling San harbour to Hongkong Nr. 2212, China Sea Nr. 2661 a, b; Hongkong to gulf of Liau tung Nr. 1262 und China Sea Nr. 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 3. Band; Nr. 125, Auflage 1891, Seite 3. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 404*.

---

134 Lage und Sichtgrenzen des Leuchtfeuers auf Green Island — Ansegelung von Hongkong.

9. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
K. f. S. 13/134—1892.

Laut Mittheilung des Commander *A. M. Field* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Egeria befindet sich der Leuchtthurm auf Green island (W.-liche Ansegelung von Hongkong) 150 Yards (3/4 Kabel) SSO. von der Stelle, woselbst es in der Karte eingetragen ist, ferners ist das Feuer zwischen den Peilungen S. 7° W. und N. 83° W. (S.1/2W.—W.1/2N.) durch die Insel gedeckt.

Beiläufige Lage:

22° 17′ 0″ N.-Breite und
114° 6′ 40″ O.-Länge.

Notice to Mariners 74 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hongkong Nr. 1466 und Approaches to Hongkong Nr. 1180. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 92. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 406.

Neu in Gebrauch genommene Segelhandbücher, herausgegeben von der britischen Admiralität.

1.) **Notes on the Tidal streams at the entrance of the English channel Nr. 20, Auflage 1891.** —

2.) **Islands in the Southern Indian ocean,** westward of longitude 80° east, including Madagascar **Nr. 66, Auflage 1891.**

Dadurch werden außer Gebrauch gesetzt:

a) Indian Ocean Directory, Nr. 65, Auflage 1882.

b) Sailing Directions for Mauritius etc. Nr. 67, Auflage 1884.

c) Hydrographic Notice, Nr. 7 of the Year 1887, Katalog Nr. 67 a.

3.) **Hydrographic Notice Nr. 7 of the Year 1891,** relating to the fifth Edition and Supplement of the Africa Pilot, Part III, 1889, containing directions for the Pungue River.

Dieses Heft erhält die Katalog - **Nr. 69 a** und ist in das Segelhandbuch Nr. 69, Auflage 1889 einzulegen.

4.) **The west coast of Hindustan Pilot,** including the gulf of Manar, the Maldive and Laccadive islands. Third edition **1891, Katalog Nr. 76.**

Dadurch werden außer Gebrauch gesetzt:

a) The west coast of Hindustan Pilot, Nr. 76, Auflage 1880.

b) Revised Supplement to the west coast of Hindustan Pilot, Nr. 77, Auflage 1886.

5.) **Hydrographic Notice Nr. 6, of the Year 1891, Eastern Archipelago** (Western part.); Katalog **Nr. 83.**

Dieses Heft enthält eine ausführliche Beschreibung der Surabaya-, Bali- und Sapudi-Strassen, ferners Daten über die Java-See, Macassar-Strasse etc.

6.) **Pacific islands, vol. 2** (central and eastern groups). Sailing directions for Fiji, Kermadec, Tonga, Samoa, Union, Phoenix, Ellice, Gilbert, and Marshall islands; Tabuai, Cook, and Society islands; Paumotu or Low Archipelago; Marquesas; The line islands or scattered islands near the equator, and the Sandwich islands. Second edition, **1891. Katalog Nr. 91.**

Hiedurch werden außer Gebrauch gesetzt:

a) Sailing Directions for the Fiji islands etc. Nr. 90, Auflage 1882.

b) Supplement to Fiji islands etc. Directions Nr. 91, Auflage 1884.

c) Pacific Islands, 2. Band (central groups) Nr. 94, Auflage 1885.

d) Hydrographic Notice Nr. 1 of the Year 1890, Katalog Nr. 94 a.

e) Pacific Islands, 3. Band (eastern groups) Nr. 95, Auflage 1885.

f) Hydrographic Notice Nr. 12 of the Year 1888, Katalog Nr. 95 a.

Ergänzung. Auf Seite 37 des neuen Segelhandbuches Nr. 91 ist die K. f. S. $^{51}/_{766}$—1891 als 1. Ergänzung einzukleben.

Berichtigung. Auf Seite 249 desselben Segelhandbuches, 19. Zeile von oben, statt „173°“ lies: „**172°**“.

---

89. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*“; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. $^{13}/_{122}$—1892.

265	**Lido,** Hafen	$2{\cdot}_6$ Kabeln SÖ.-lich vom Ende des Wellenbrechers Treporti	**Festes rothes** Feuer auf einer kegelstutzförmigen, weißen Boje mit durchbrochenem Laternenträger.	**5**	.
		$2{\cdot}_5$ Kabeln SÖ.-lich vom Ende des Wellenbrechers Lido	**Festes grünes** Feuer auf einer kegelstutzförmigen, weißen Boje mit durchbrochenem Laternenträger.	**4**	.

430. BERICHTIGUNG DES: *„Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere“*; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 13/124—1892.

611	**Benzert** (Bizerta) Rhede	Kasbah-Bastion 37 16 9 53	**Festes rothes** Feuer.	**5**	$15{\cdot}_2$
		Wurzel des N.-Dammes, 35 m O. vom Kasbah-Feuer	**Festes weiß** und **rothes** Feuer, weiß gegen SO., roth über den Damm. Beleuchtungswinkel 90°.	**5**	$10{\cdot}_1$
		$9{\cdot}_5$ Kabeln S. 38° O. vom Kasbah-Feuer	**Festes weiß** und **grünes** Feuer, weiß über die Rhede, grün über den N.-Damm. Beleuchtungswinkel 90°.	**4**	$10{\cdot}_0$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 14

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 2. April 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Schwarzes Meer — Russische Küste

135 Änderung der Beleuchtung des Hafens von Odessa.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Black Sea Pilot*"; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. 14/135—1892.

In der Beleuchtung des Hafens von Odessa sind folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Die Feuer an den Enden des Wellenbrechers sind gegenwärtig **elektrisch,** 10·4 m (34 Fuß) über der See und 9·1 m (30 Fuß) über dem Boden. Die Farbe dieser Feuer ist **gelblich.**

2.) Auf dem Kopfe des Querarmes (**T**) des Reidovi-Dammes, dem SO.-Ende des Wellenbrechers gegenüberliegend, wurde ein **festes elektrisches** Feuer eröffnet.

3.). Auf dem Kopfe des Platonovski-Dammes wurde ein **festes elektrisches** Feuer eröffnet.

4.) Auf dem Kopfe des New Mole wurde ein **festes elektrisches** Feuer eröffnet.

Bemerkung. — Die Sturmsignale werden vom New Mole und nicht vom Reidovi-Damme abgeben.

5.) Neben dem bestehenden Leuchtfeuer auf dem Kopfe des Richelevski-(Kriegshafen-)Dammes wurde ein **festes elektrisches** Feuer 10 m (33 Fuß) über der See, 8 m (26 Fuß) über dem Grunde eröffnet.

6.) Das Leuchtfeuer auf dem O.-Ende des Potapovski-Dammes wurde in ein **festes elektrisches** Feuer umgeändert; dasselbe befindet sich 10 m (33 Fuß) über der See. Das Feuer auf dem W.-Ende dieses Dammes wurde aufgelassen.

Notice to Mariners 92 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Odessa bay Nr. 2206 und Cape Fontana to Tendra peninsula Nr. 603. — *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 36. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; die Leuchtfeuer Nr. 624—627 b.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Nordküste von Spanien

136 Hafenfeuer in Portugalete — Bucht von Bilbao.

14. ERGÄNZUNG ZU: „*West coasts of Spain etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. 14/136—1892.

Auf dem äußeren Ende des Portugalete-Dammes (Ansegelung von Bilbao) wurde in beiläufig

43° 20′ 30″ N.-Breite und
3° 4′ 0″ W.-Länge

14·3 m (47 Fuß) über der See ein **festes grünes** Feuer eröffnet, welches über einen Bogen von 270°, das ist zwischen den Peilungen N. 62° O. und N. 28° W. auf **4** Meilen sichtbar ist.

Katadioptischer-Leuchtapparat, 6. Ordnung. *Stroh*farbner Leuchtthurm mit *dunklen* wagrechten *Streifen*.

Bemerkung. — Es besteht die Absicht eine *Leucht*boje mit **festem** Feuer zur Kennzeichnung des äußeren Endes des im Bau befindlichen Wellenbrechers am W.-Ufer der Bilbao-Bai auszulegen.

Notice to Mariners 86 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Portugalete and Bilbao, with plan of entrance to Bilbao Nr. 74. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of Spain, etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 177, 180—182. — Western coasts of Europe Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 381.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Westküste von Hinterindien

137 Leuchtfeuer auf Oyster Island.

127. ERGÄNZUNG ZU: *„Bay of Bengal Pilot“*; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. 14/137—1892.

Am 20. Mai l. J. soll auf der Insel Oyster, auf einem neuerrichteten Leuchtthurm, in beiläufig

20° 12′ N.-Breite und
92° 33′ O.-Länge

ein **festes, weiß** und **rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** (alle *dreißig Secunden* eine Verfinsterung von *zwei Secunden* Dauer) eröffnet werden. Dasselbe wird sich 39·6 m (130 Fuß) über der See befinden und über einen Bogen von 345°, das ist zwischen den Peilungen N. 32° W. und N. 47° W. **weiß**, über das verbleibende Bogenstück von 15°, das ist zwischen den Peilungen N. 47° W. und N. 32° W. **roth** (Oyster-Riff deckend), auf **17** Meilen sichtbar sein.

Linsen-Leuchtapparat 1. Ordnung. Eiserner Leuchtthurm, *schwarz* und *weiß wagrecht gestreift.* Der alte Leuchtthurm wird nach der Anzündung dieses Feuers abgebrochen und die Abbrennung der Blickfeuer daselbt eingestellt werden.

Notices to Mariners 82 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Elephant point to Cheduba strait Nr. 821, Cocanada to Bassein river Nr. 829, Bay of Bengal Nr. 70 und Indian ocean Nr. 748 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 209 & 210. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 207.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Victoria

138 Wechselung einer Boje zu Port Phillip.

186. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. —
K. f. S. 14/138—1892.

Am 1. Februar l. J. wurde die im South channel, Einfahrt von Port Phillip in beiläufig

38° 19′ 45″ S.-Breite und
144° 51′ 30″ O.-Länge

ausliegende schwarze Boje Nr. 11 durch eine *Leucht*boje ersetzt, welche 3 m (10 Fuß) über der See ein auf **3** Meilen sichtbares **festes grünes** Feuer führt.

Notice to Mariners 84 — Hydrographic Office, Admiralty London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Phillip entrance Nr. 2747 b und Port Phillip Nr. 1171 a — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 319.

431. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 14/135—1892.

724	**Odessa,** Hafen	Kriegshafen-Richelevski-Damm	**Festes** Feuer. — DIV. — Eiserner Thurm, rund, weiß, $7{\cdot}_8$ m hoch.	**6**	$9{\cdot}_7$
724a			**Festes** Feuer. — E. — Auf einem Pfahl neben dem vorigen Feuer.	.	$10{\cdot}_0$
725		Wellenbrecher	Je ein **festes** Feuer, — E. — an den beiden Enden des Wellenbrechers.	.	$10{\cdot}_4$

431. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 14/135—1892.

726	**Odessa,** Hafen	Potapovski-Damm	**Festes** Feuer. — E. — Am O.-Ende des Dammes.	.	$10{\cdot}_0$
727		Platonovski-Damm	**Festes** Feuer. — E. — Auf dem Dammkopfe.	.	.
727a		New Mole	**Festes** Feuer. — E. — Auf dem Dammkopfe.	.	.
727b		Reidovi-Damm	**Festes** Feuer. — E. — Auf dem Kopfe des Querarms.	.	.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 15

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 9. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

139 Vertiefung der Enge von Ždrelac.

821. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{15}/_{139}$ — 1892.

Die Enge von Ždrelac zwischen den Inseln Ugliano und Pašman (Canal von Zara) wurde auf eine Länge von 354 m ausgebaggert und eine 3 m tiefe Fahrrinne geschaffen, welche eine Sohlenbreite von 8 m hat. Die N.-liche Einfahrt dieser Fahrrinne wird durch zwei Dückdalben gekennzeichnet, welche je eine Stange mit einer *roth* und *weiß* angestrichenen Tafel tragen. Gegen S., und zwar auf eine Entfernung von 244 m von den genannten Dückdalben wurden in den Felsen zwei Eisenstangen eingetrieben, welche gleiche Tafeln, wie oben angegeben, tragen.

Auf dem der N.-Seite der Fahrrinne gegenüberliegenden Abhange der Insel Ugliano befinden sich zwei Leitmarken (Signalstangen mit Tafeln), welche die Axe der Rinne kennzeichnen und somit die Anlaufsrichtung angeben.

Avviso ai Naviganti 12 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Grossa und Incoronata Nr. 3418. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 202.

Westliches Italien — Westküste

140 Änderung der Hafenbeleuchtung von Genua.

1. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band*"; Nr. 10, Auflage 1891. — K. f. S. $^{15}/_{140}$—1892.

Am 1. Februar l. J. wurde auf der NO.-Ecke des Dammes Pietro Paleocapa zu Genua ein **festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** (*zwanzig Secunden* sichtbar, *zehn Secunden* verfinstert) eröffnet. Dasselbe ist im Inneren des Hafens und gegen die Einfahrt sichtbar, über den Bogen zwischen den Leuchtfeuern auf Cap St. Benigno und auf dem Kopfe des Wellenbrechers Duca di Galliera jedoch geblendet.

Höhe des Feuers über der See $8{\cdot}_5$ m (28 Fuß); Sichtweite **5** Meilen Kleiner aus Ziegeln erbauter Leuchthurm auf dem Wärterhäuschen.

Am selben Tage wurde das feste rothe Feuer auf dem New Mole (ungefähr $0{\cdot}_7$ Kabeln [150 Yards] S.-lich des oberwähnten Feuers) außer Thätigkeit gesetzt und die bei der NO.-Ecke des Dammes Pietro Paleocapa ausliegende Leuchtboje mit festem rothen Feuer eingezogen.

Bemerkung. — Im Leuchtfeuer-Verzeichnis Nr. 122 ist das Leuchtfeuer Nr. 229a zu streichen.

Notice to Mariners 95 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Genoa Nr. 1461.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band Nr. 10, Auflage 1891, Seite 5. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 230.

Westliches Italien — Insel Sicilien

141 Hilfsfeuer auf der Spitze Sottile — Insel Favignana.

24. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. —
K. f. S. 15/141—1892.

Laut Mittheilung des „Board of Trade“ ist auf der Spitze Sottile der Insel Favignana unter dem daselbst befindlichen festen Feuer mit Blinken ein **festes** Feuer in Thätigkeit.

Beiläufige Lage:

37° 56′ N.-Breite und
12° 17′ O.-Länge.

Notice to Mariners 98 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Trapani to Marsala Nr. 189. Cefalú to Mazzara Nr. 170 und Sardinia to Malta Nr. 165. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 310. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchfeuer Nr. 374 a.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Westküste von Spanien

142 Hafenbauten und Beleuchtung zu Vigo.

15. ERGÄNZUNG ZU: *„West Coast of Spain etc.“*; Nr. 17, Auflage 1891.—
K. f. S. 15/142—1891.

Von der Wurzel des Dammes la Lage zu Vigo erstreckt sich nach N. 83° O. ein 1¾ Kabel (353 Yards) langer steinerner Uferdamm. Vom Ende dieses Dammes erstreckt sich eine neue eiserne **T**-förmige Anlegebrücke, 0·4 Kabel (78 Yards) weit nach N. 5° W., dessen O.-Arm bereits fertiggestellt ist, während der W.-liche voraussichtlich im Monate Juli l. J. beendet werden wird. Jeder dieser beiden Arme ist 0·4 Kabel (87 Yards) lang. An den Enden derselben sind provisorisch **feste** Feuer eröffnet worden.

Notice to Mariners 102 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Vigo bay Nr. 2548.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Spain etc. Nr. 17, Auflage 1891, Seite 327, 329. — Western Coasts of Europe, etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 428*.

Irischer Canal — Ostküste von Irland

143 Wrack beim South Arklow-Leuchtschiff.

56. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Coast of Ireland*"; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885. — K. f. S. 15/143 — 1892.

In der Peilung South Arklow-Leuchtschiff SW.1/4W., ungefähr in der Mitte zwischen Leuchtschiff und dem Ufer liegt die Schiffahrt behindernd ein gesunkenes Fahrzeug (vermuthlich das Wrack eines Dampfers).

Beiläufige Lage:

52° 37′ 0″ N.-Breite und
6° 3′ 30″ W.-Länge.

Notice to Mariners 108 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Wexford to Wicklow Nr. 1787, Irish channel Nr. 1825 b und Ireland Nr. 1824 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Coast of Ireland; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885, Seite 91.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — New Jersey

144 Nebelsignalstation auf Sandy Hook.

764. ERGÄNZUNG ZU: *Sailing Directions for the principal ports of the United States*"; Nr. 51, Auflage 1882 — K. f. S. 15/144 — 1892.

Am 31. März l. J. wurde auf Sandy Hook, 3·9 Kabeln S. 78° W. vom Hook beacon in beiläufig

40° 28′ 10″ N.-Breite und
74° 0′ 40″ W.-Länge

eine Nebelsignalstation errichtet, von welcher bei nebeligem oder unsichtigem Wetter mit einer Glocke *alle zehn Secunden drei* Stöße abgegeben werden. Keilförmiges Gerüst, weiß, 13·7 m (45 Fuß) über Hochwasser.

Notice to Mariners 100 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491 und Block island to Great Egg harbour Nr. 2480. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 130. — Eastern coasts of North America Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 700.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Jamaica

145 Anlaufsmarke für Port Royal.

168. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. 15/145—1892.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora ist zu entnehmen, dass bei der Annäherung an Port Royal das erste unterscheidbare Gebäude das Ausstellungsgebäude von Kingston ist, welches etwa W.-lich von den Upper camps liegt und an seiner Längenausdehnung, der Kuppel und den Seitenthürmchen leicht kenntlich ist.

Es besteht die Absicht dieses Gebäude abzutragen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port Royal and Kingston harbours Nr. 156.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 318.

Mittelamerika — Britisch-Honduras

146 Hafenfeuer an der Mündung des Monkey river.

235. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. — K. f. S. 15/146—1892.

Am 10. Februar l. J. wurde an der Mündung des Monkey river in beiläufig

16° 21′ 55″ N.-Breite und
88° 29′ 25″ W.-Länge

ein **festes** Feuer 6. Ordnung eröffnet. Dasselbe befindet sich auf einem *weißen* 16·5 m (54 Fuß) hohen Mast, 15·8 m (52 Fuß) über Hochwasser und ist auf **8** Meilen sichtbar.

Notice to Mariners 109 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Negro head to Turneffe cays Nr. 1797, Cape Gracias a Dios to Belize Nr. 1219, Burica point to Mangrove bluff Nr. 587 und West India islands and Caribbean sea Nr. 763. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 358. — West Indies etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1129c.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Philippinen

147 Bemerkungen über Iloilo — Insel Panay.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{15}/_{147}$—1892.

Die in der S.-Einfahrt der Straße von Iloilo gelegene Bank Oton hat sich in S.-licher Richtung ausgebreitet. Die S. und W.-Enden derselben sind durch je eine *roth* und *weiße Klapp*boje gekennzeichnet.

An der O.-Seite der Iloilo-Straße ist eine schmale Bank mit 5·5 m (3 Faden) Wasser entstanden, welche sich in NO.zN.—SW.zS.-licher Richtung circa 7$^1/_2$ Kabeln weit erstreckt. Das SW.-Ende derselben ist durch eine *roth* und *weiß senkrecht gestreifte Kegel*boje markiert, welche unter der Peilung: Kabalik-Spitze 2 Kabeln SSO. ausliegt.

Das S.-lich des in Ruinen liegenden Forts Iloilo befindliche Wrack (S. K. f. S. $^{10}/_{226}$—1888) wurde geräumt.

Notice to Mariners, $^{106}/_1$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Iloilo, on sheet Nr. 2391, Sulu or Mindoro sea Nr. 2578 und Philippine islands Nr. 943. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. Seite 213—217.

---

148 Bemerkungen über den Hafen von Sebu — Insel Sebu.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{15}/_{148}$—1892

Die drei Bojen, welche die Untiefen Tambon und Lagundi an der S.-Einfahrt des Hafens von Sebu markieren sollen, waren nicht in Position.

Zur Bezeichnung der ausgedehnten Sandzunge beim Fort Sebu wurde bei dessen äußerem Ende eine *rothe Kegel*boje ausgelegt.

Das **feste grüne** Feuer auf der Spitze Lanis brennt verlässlich bei allen Witterungsverhältnissen, das **feste rothe** Feuer der Lipata-Bank kann bei starken S.-lichen Winden schwer unterhalten werden. Auf dem Thurme der Kirche St. Nicholas zu Sebu brennt ein **festes**, auf dem Fort Sebu ein **festes rothes** Feuer.

Notice to Mariners $^{106}/_2$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Sebu, on sheet Nr. 2391 und Sulu or Mindoro sea Nr. 2578. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 255—259. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 363*.

Chinesisches Meer — Westküste der Philippinen

149 Leuchtfeuer auf dem Cap Bojeador — Insel Luzon.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
40. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
10. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
K. f. S. 15/149—1892.

Am 30. März l. J. wurde auf dem Gipfel eines $8 \cdot_6$ Kabeln (1750 Yards) Ö.-lich vom äußersten Ende des Caps Bojeador liegenden Hügels in beiläufig

18° 29′ 45″ N.-Breite und
120° 35′ 0″ O.-Länge

ein **Blink**feuer von *einer Minute* eröffnet. Dasselbe befindet sich in 110 m (360 Fuß) Höhe über der See und ist über einen Bogen von 222°, das ist von N. 14° O. über O. bis S. 56° W. auf **26** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Der aus **Ziegeln** erbaute, $19 \cdot_8$ m (65 Fuß) hohe **Leuchtthurm** hat die Gestalt einer abgestutzten Pyramide. Die Kuppel ist *weiß* angestrichen.

Notice to Mariners 99 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Luzon island, northern portion Nr. 2454 China sea Nr. 1263 & 2661 b und Pacific ocean Nr. 781. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 39 & 333; China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 352; China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 250. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 385*.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Neuseeland — Südinsel

150 Änderung der Beleuchtung zu Westport — Buller Bai.

7. ERGÄNZUNG ZU: „*New Zealand Pilot*"; Nr. 99, Auflage 1891. —
K. f. S. 15/150—1892.

Am 25. Jänner l. J. wurden die Richtungsbaken mit **festem rothen** Feuer, welche bisher an der O.-Seite des Buller-Flusses zu Westport standen, nach der gegenüberliegenden Seite auf den W.-lichen Wellenbrecher versetzt. Von See aus **sind** diese Feuer nicht sichtbar, sondern kommen erst in Sicht, wenn

das Schiff sich innerhalb der Wellenbrecher befindet, und müssen dieselben in Linie achter (N. 24° W.) gehalten werden, bis die beiden weiter flussaufwärts befindlichen **grünen** Richtungsfeuer in Deckung kommen, — wonach diese letztere Richtungslinie zu verfolgen ist.

Notice to Mariners 111 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* River Waiau to cape Foulwind, with plan of Westport harbour Nr. 2591.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* New Zealand Pilot; Nr. 99, Auflage 1891, Seite 399, 400. — New Zealand Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 888.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Washington

151 Leuchtfeuer und Nebelsignal auf Destruction island.

23. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{15}/_{151}$—1892.

Am 1. Jänner 1892 wurde auf dem SW.-Ende der Insel Destruction in beiläufig

47° 40′ 5″ N.-Breite und
124° 28′ 0″ W.-Länge

ein **weißes Blink**feuer von *zehn Secunden*, 44 m (144 Fuß) über der See, auf **18** Meilen sichtbar, eröffnet.

Leuchtapparat 1. Ordnung.

Kegelförmiger eiserner Thurm, $24{\cdot}_4$ m (80 Fuß) hoch, im unteren Theil *weiß*, im oberen *schwarz* angestrichen; $0{\cdot}_9$ Kabel (180 Yards) NÖ.-lich davon zwei Wohnhäuser, $0{\cdot}_2$ Kabel (43 Yards) NW.-lich davon das Nebelsignal-Gebäude, sämmtlich *weiß*, mit *braunen* Dächern.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden mit einer Dampf-Nebelsirene Stöße von *fünf Secunden* Dauer mit Zwischenpausen von *fünfundfünfzig Secunden* Dauer abgegeben.

Notice to Mariners 94 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Mendocino to Vancouver Island Nr. 2531 und Cape Corrientes to Kadiak island Nr. 787. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 20. — Western Coast of North America etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 203*.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil — Peru

152 Hafenfeuer und Vertäubojen zu Mollendo bestehen nicht.

169. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — K. f. S. 15/152—1892.

Laut Mittheilung des Führers der Bark Majestic brennt im Hafen von Mollendo kein Feuer und sind die Vertäubojen für Küstendampfer daselbt eingezogen worden.

Desgleichen befinden sich zu Mollendo keine Schleppdampfer und keine Lotsen; nur wenn ein Schiff für die Eisenbahn-Gesellschaft befrachtet ist und das Lotsensignal hisst, kommt ein Boot mit Hafenbeamten an Bord, um das Schiff an den Ankerplatz zu leiten.

Notice to Mariners 93 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cape Lobos to Pescadores point, with plan of port Mollendo Nr. 1283.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 371.

Verschiedenes.

153 Beabsichtigte Einführung eines einheitlichen Betonnungssystems in den Gewässern von Großbritannien.

Das k. und k. Ministerium des Äußeren macht bekannt, dass die königl. großbritannische Regierung die Vorschläge der in Washington abgehaltenen internationalen maritimen Conferenz behufs Annahme eines einheitlichen Betonnungssystems einer Prüfung unterzogen hat und ein solches System im Vereinigten Königreiche, in Indien und in den Colonien einzuführen beabsichtigt.

Beschreibung des einheitlichen Betonnungssystems.

1.) Bei Annäherung an die Küste muss die Position des Schiffes und die Richtung des Haupt-Fluthstromes festgestellt werden.

2.) Der Ausdruck „starboard hand" bedeutet jene Seite, welche zur *rechten* Hand eines mit dem Haupt-Fluthstrom schwimmenden, oder in einen Hafen oder Flussmündung einlaufenden Seefahrers liegt; der Ausdruck „port hand" bedeutet die Seite zur *Linken* desselben.

3.) Bojen, welche oberwasser spitz zulaufen, werden *Kegel*bojen (conical buoys) genannt und werden stets als *Steuerdbord*-Bojen (starboard hand buoys) verwendet.

4.) Bojen, welche oberwasser abgeplattet sind, heißen *Klapp*bojen (can buoys) und werden stets als *Backbord*bojen (port hand buoys) verwendet.

5.) Bojen, welche oberwasser gewölbt sind, heißen *Kugel*bojen (spherical buoys) und dienen zur Bezeichnung der Enden der Mittelgründe.

6.) Bojen, welche auf breiter Basis einen starken centralen Aufbau tragen, werden *Baken*bojen (pillar buoys) genannt und gleich den *Glocken-*, *Leucht-*, *selbstthätigen Signal*-Bojen etc. zur Bezeichnung wichtiger Punkte an der Küste oder in Hafeneinfahrten (Ansegelungsbojen) verwendet.

7.) Bojen mit einer Stange heißen *Spieren*bojen (spar buoys).

8.) *Steuerbord*-Bojen erhalten einen *rothen* Anstrich.

9.) *Backbord*-Bojen erhalten entweder einen *schwarzen* oder *mehrfärbigen* Anstrich.

10.) *Kugel*bojen werden durch *weiße wagrechte* Streifen gekennzeichnet.

11.) Toppzeichen sind stets *dunkel*färbig.

12.) Als Toppzeichen sollen *Stange* und *Kegel* nur bei *Steuerbord*-Bojen, *Stange* und *Cylinder* nur bei *Backbord*-Bojen, *Kugeln* nur bei Bojen an den äußeren (seewärtigen) Enden der Mittelgründe, endlich *Halbkugeln* (mit dem gewölbten Theil nach oben gewendet) nur bei Bojen an den inneren Enden der Mittelgründe Verwendung finden.

13.) Bojen, welche auf derselben Seite eines Fahrwassers oder Flussmündung liegen, können voneinander durch Namen oder Nummern unterschieden werden und hat die Numerierung bei der am weitesten seewärts liegenden Boje zu beginnen. Wo nothwendig kann überdies das entsprechende Toppzeichen Anwendung finden.

14.) Fahrwasser-Bojen sollen stets einen *weiß-wagrechtgestreiften* Anstrich erhalten und nur eine *Spiere* tragen.

15.) Die Form und Farbe der *Vertäu*bojen zu bestimmen, wird dem Ermessen jener Behörden anheimgestellt, in deren Bereich dieselben gehören; betreffend jene Bojen jedoch, welche zur Kennzeichnung von *Telegraphen-Leitungen* dienen, wird festgesetzt, dass diese einen *grünen* Anstrich mit der Aufschrift „*Telegraph*" in *weißen* Lettern erhalten.

Kennzeichnung der Wracks.

16.) *Wrack*bojen sind *grün* anzustreichen und mit der Aufschrift „*Wrack*" in *weißen* Lettern zu versehen.

17.) Wenn möglich, soll die *Wrack*boje an der dem Hauptfahrwasser zugekehrten Seite des Wracks ausgelegt werden.

18.) Wird zur Kennzeichnung eines Wracks ein Fahrzeug ausgelegt, so sollen dessen Bordseiten *grün* angestrichen sein, mit der Aufschrift „Wreck" in *weißen* Lettern.

Diese Fahrzeuge führen:

Bei Tag: 3 Kugeln auf einer Raa 6 m (20 Fuß) über der See, wovon 2 vertical übereinander an der dem Wrack abgekehrten Nock, die 3. an der dem Wrack zugekehrten Nock.

Bei Nacht: Drei feste Feuer in derselben Anordnung. Das Focklicht wird nicht geführt.

19.) In engen Gewässern, Flüssen oder Häfen u. a. m., welche in das Rechtsgebiet der Localbehörden gehören, kann von den obigen Normen, wie folgt abgewichen werden:

Ein Schiff zur Kennzeichnung eines Wracks verwendet, soll auf einer Raa bei Tag *2 Kugeln* führen, die in der Wagrechten mindestens 1·8 m (6 Fuß) und höchstens 3·6 m (12 Fuß) voneinander abstehen. Bei Nacht führt es 2 Lichter in derselben Anordnung. Ein Boot zur Kennzeichnung eines Wracks verwendet, führt bei Tag eine *Flagge* oder eine *Kugel.*

20.) Die Wahl der Position, in welcher das zur Kennzeichnung eines Wracks dienende Fahrzeug ausgelegt werden soll, bleibt dem Ermessen der Localbehörde überlassen.

---

154 Verfügungen, betreffend die mit Petroleum beladenen Schiffe bei Passierung durch den Suez-Canal.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
30. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Red Sea Pilot*"; Nr. 72, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{15}/_{154}$—1892.

Die Suez-Canal-Gesellschaft hat für die mit Petroleum beladenen Schiffe, welche den Canal passieren wollen, nachstehende Verfügung erlassen:

1.) Jedes mit Petroleum beladene Schiff hat während der Fahrt durch den Suez-Canal auf dem Kreuzmast zu führen:

Bei Tag: Eine *rothe* Flagge über einem *Ball.*

Bei Nacht: Ein **weißes** Feuer zwischen *zwei* **rothen** Feuern.

2.) Hält sich ein solches Schiff im Hafen auf, so wird es durch schwimmende Balken abgesperrt.

Notice to Mariners 96 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 277; Supplement to Red Sea Pilot; Nr. 72; Auflage 1889, Seite 42.

432. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 15/140—1892.

230	**Genua,** Hafen	Anlegebrücke Pietro Paleocapa	**Festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen**, *zwanzig Secunden* sichtbar, *zehn Secunden* verfinstert. Seewärts zwischen den Leuchtfeuern Nr. 228 und 229 geblendet. Thürmchen aus Ziegeln auf dem Wächterhäuschen.	**5**	8·5

433. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 15/141—1892.

374a	**Favignana,** Insel	Spitze Sottile	**Festes** Feuer. — Unter dem Leuchtfeuer Nr. 374.	.	.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 16

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 16. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

155 Berichtigung von Daten über einige Leuchtfeuer.

822. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{16}/_{155}$—1892.

Die k. k. Seebehörde zu Triest gibt bekannt, dass infolge neuerlicher Höhenbestimmung der Aufstellungspunkte der Leuchtfeuer von Sansego, Dolfin, Terstenik und Glavat, sowie auf Grund neuerlicher Abmessung der Distanzen vom Brennpunkte des Feuers bis zum höchsten Punkte des Thurmes und der ganzen Höhe der Thürme, die Angaben des Leuchtfeuer-Verzeichnisses folgende Änderungen erfahren:

Nummer des Leuchtfeuers	Name	Höhe des Feuers über der See in *m*	Höhe des Thurmes in *m*	Zu berichtigen: Portolano del Mare Adriatico Nr. 3628, Auflage 1845	
				Seite	Ergänzung
52	**Sansego**	$109 \cdot_1$	$12 \cdot_4$	99	610
86	**Dolfin**	$32 \cdot_4$	$10 \cdot_3$	128	733
87	**Terstenik**	$23 \cdot_6$	$17 \cdot_6$	83	601
141	**Glavat**	$45 \cdot_6$	$25 \cdot_6$	343	688

Die Berichtigungen sind sowohl im Segelhandbuch als auch im Leuchtfeuer-Verzeichnisse handschriftlich vorzunehmen.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lussin und Selve Nr. 3414, Zengg und Arbe Nr. 3413, Lagosta Nr. 3430 und Adriatisches Meer Nr. 3402 a & c. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 99. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; die Leuchtfeuer Nr. 52, 86, 87 & 141.

156 Schiffahrtshindernis zu Metković — Narenta-Fluss.

823. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{16}/_{156}$—1892.

Laut Bekanntgabe der k. k. Seebehörde zu Triest wurde in Metković behufs Erforschung der Beschaffenheit der Sohle des Narenta-Flusses, zum Zwecke des Baues einer Brücke über den Fluss bei der Militär-Kaserne ein eisernes Rohr ins Flussbett eingerammt. Infolge Eintrittes von Hochwasser mussten die Arbeiten eingestellt werden und das Rohr verblieb im Flusse. Dasselbe befindet sich in der durch zwei Pfähle an den Ufern gekennzeichneten Axe der projectierten Brücke, circa 50 m vom rechten Ufer entfernt. Nach Ablauf des Hochwassers wird die Lage besagten Rohres durch eine an demselben befestigte Boje bezeichnet und spätestens beim Beginne des Brückenbaues das Rohr aus dem Flussbette entfernt werden.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Narenta-Canal Nr. 3429.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 292.

Jonisches Meer — Jonische Inseln

157 Vertäuboje in der Bucht von Gasturi — Insel Corfu.

28. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{16}/_{157}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes MIRAMAR k. und k. Linienschiffs-Capitäns *Oskar Conte Cassini* ließ die königl. griechische Regierung in der Bucht von Gasturi eine *rothe Vertäu*boje auf circa 22 m (12 Faden) Wasser auslegen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Channels of Corfu Nr. 206.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 351.

Nordküste von Afrika — Egypten

158 Bemerkungen über die Boghaz-Durchfahrt in Alexandrien.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band*"; Nr. 10, Auflage 1891. — K. f. S. 16/158—1892.

Laut Mittheilung des Commander *F. Hutchinson* vom königl. britischen Schiff LANDRAIL soll der Palast „Mex" zu Alexandrien ganz abgetragen werden, damit die Leitbaken besser ausgenommen werden können.

Die Thürme, deren Deckpeilung die Axe der Boghaz-Durchfahrt kennzeichnet, sind fertiggestellt und werden von denselben zuweilen Lichter versuchsweise gezeigt, doch sollen letztere erst nach Beendigung der Bagger-Arbeiten benützt werden.

Notice to Mariners 115 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port of Alexandria Nr. 243.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band; Nr 10, Auflage 1891, Seite 19, 20.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Schottland

159 Wechselung der Pallas Rock-Boje — Firth of Forth.

44. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885. — K. f. S. 16/159 — 1892.

Die in beiläufig

56° 1′ 30″ N.-Breite und
3° 9′ 15″ W.-Länge

ausliegende Warnboje von Pallas Rock (*kugel*förmig) wird demnächst durch eine *schwarze Klapp*boje ersetzt.

Bemerkung. — Das W.-wärts der Insel Jnch Keith für Seeminen-Übungen reservierte Terrain soll bis Pallas rock ausgedehnt werden; Schiffe dürfen demnach nicht zwischen dieser Klippe und der Insel Jnch Keith passieren.

Notice to Mariners 117 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Firth of Forth Nr. 114a, b und St. Abb's head to Aberdeen Nr. 1407. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885, Seite 229.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Nordküste von Neubraunschweig

160 Auflassung des Leuchtfeuers von Tabusintac.

141. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{16}/_{160}$—1892.

Bei Eröffnung der diesjährigen Schiffahrt wird das auf Crab island, Tabusintac (Tabisintac)-Mündung in beiläufig

47° 18′ N.-Breite und
64° 57′ W.-Länge

befindliche feste rothe Feuer aufgelassen und der Leuchtthurm abgetragen werden, weil die Flussmündung zu seicht und beengt für die nächtliche Befahrung ist.

Notice to Mariners 118 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chaleur bay Nr. 1715 und Golf of St. Lawrence Nr. 2516. — *Nautische Hilfsbücher;* St. Lawrence Pilot; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Seite 30. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 188.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 88. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. — K. f. S. $^{24}/_{465}$—1888.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Kleine Antillen — Caraiben-Inseln

161 Beleuchtung der Hafeneinfahrt von St. John — Insel Antigua.

1. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to West India Pilot, 2. Band*"; Nr. 113, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{16}/_{161}$—1892.

Laut Mittheilung des Commodore *L. A. Beaumont* vom königl. britischen Schiffe Active wurden in der Einfahrt des Hafens von St. John folgende Leuchtfeuer eröffnet:

1.) Auf Pillar rock in beiläufig

17° 6′ 30″ N.-Breite und
61° 52′ 35″ W.-Länge

ein **festes grünes** Feuer $32{\cdot}_3$ m (106 Fuß) über der See, auf circa **10** Meilen sichtbar. Das Feuer ist durch Goat hill in einem Bogen von etwa 16° gedeckt, auch ist es landwärts von Kid point nicht sichtbar. *Spiegel*-Leuchtapparat 6. Ordnung. Das Feuer befindet sich auf einem weißen $5{\cdot}_2$ m (17 Fuß) hohen Pfeiler.

2.) Auf Fort James in beiläufig

17° 6′ 40″ N.-Breite und
61° 51′ 40″ W.-Länge

ein **festes rothes** Feuer, $14{\cdot}_6$ m (48 Fuß) über der See, zwischen Ledwell point und der Mitte der Week-Bucht auf **5** Meilen sichtbar. *Spiegel*-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Das Feuer befindet sich auf einem weißen $2{\cdot}_4$ m (8 Fuß) hohen Pfeiler.

Notice to Mariners 120 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* St. John's harbour and approaches Nr. 2065, Antigua Nr. 918, San Domingo to Dominica Nr. 2600 und West India islands and Caribbean sea Nr. 762. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to West India Pilot, 2. Band; Nr. 113, Auflage 1891, Seite 22. — Eastern coasts of Central America etc. Lights List: Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 1072a, b.

GROSSE NORDSEE

Nordost-Oceanien — Sandwich- (Hawai-) Archipel

162 Berichtigung der Lage von Kaunakakai.

Die geographischen Coordinaten des äußeren Leuchtfeuers von Kaunakakai sind auf dem britischen Admiralitäts-Plane Nr. 1490 unrichtig angegeben;

statt: 21° 59′ 16″ N.-Breite und 157° 23′ 40″ W.-Länge
lies: **21° 5′ 0″** N.-Breite und **157° 4′ 0″** W.-Länge.

Notice to Mariners 119 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kaunakakai harbour, on sheet of harbours and anchorages in the Sandwich islands Nr. 1490.

Verschiedenes.

163 Änderung der Zeitsignale in der Cap-Colonie.

156. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot"*; 2. Theil Nr. 62, Auflage 1884. —
14. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot"*; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{16}/_{163}$ – 1892.

Infolge Einführung der Zeit des Meridians 15° 30′ O. von Greenwich als Normalzeit für das ganze Gebiet der Cap-Colonie, erfolgt das Fallen der Zeitbälle zu Table bay, Simons bay, port Elizabeth, port Alfred und East London seit 8. Februar l. J. um 1^h 30^m mittlere Cap Colonie-Zeit, das ist um 0^h 0^m mittlere Greenwicher Zeit.

Notice to Mariners 114 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Buffalo river Nr. 1843, Entrance to Kowie river Nr. 1223, Plan of the jetties at port Elizabeth, on sheet Nr. 641, Simons bay Nr. 1849, Table bay Nr. 123 & 1920 und Table bay to cape Agulhas Nr. 2082. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 2. Theil Nr. 62, Auflage 1884, Seite 276, 297; Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 45, 62, 112, 130, 143. — List of Time Signals; Nr 225, Auflage 1888, Seite 16; Additions and Corrections to List of Time Signals; Nr. 225a, Auflage 1888, Seite 2 & 4.

Berichtigung.

In K. f. S. $^{12}/_{108}$—1892, 9. Zeile von oben statt „N. 2° W." lies: „**N. 10° W.**".

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 17

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 23. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

164 Anweisung für die Durchfahrt der Enge von Morter.

824. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{17}/_{164}$— 1892.

Die k. k. Seebehörde zu Triest gibt bekannt, dass man sich bei der Passage der Enge von Morter, wegen Fortschrittes der Molenbauten zu Stretto, in Hinkunft genau in der Mitte des Canales zu halten hat.

Avviso ai Naviganti 14 — K. k. Seebehörde Triest 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Sebenico Nr. 3420.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 225.

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

165 Änderung der Charakteristik des Leuchtfeuers von Po di Goro.

825. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{17}/_{165}$—1892.

Am 1. Mai l. J. wird die Charakteristik des auf der W.-Seite der Po di Goro-Mündung in beiläufig

44° 48′ N.-Breite und
12° 23′ O.-Länge

befindlichen Leuchtfeuers — wie folgt — verändert werden:

Über einen Bogen von 240°, zwischen den Peilungen S. 55° O. über O. bis S. 65° W. wird es ein **festes** Feuer mit **rothen Blinken** nach *fünfzehn Secunden*, im übrigen Umkreise ein **rothes Blink**feuer von *fünfzehn Secunden* sein, mit Ausnahme eines geblendeten Sectors von 15° zwischen den Peilungen S. 7° O. und S. 8° W. Höhe des Feuers über der See 20·$_2$ m, Sichtweite **14** Meilen.

Linsen-Leuchtapparat IV. Ordnung.

Avviso ai Naviganti 58 — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Faro di Goro a Fiumi Uniti Nr. 3586, Dall'Adige al Faro di Goro Nr. 3469 und Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 462. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 259.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 364. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico"*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{47}/_{1160}$—1882.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

166 Berichtigung des Leuchtfeuer-Verzeichnisses Nr. 154 bezüglich des Feuers auf St. Catherine point — Insel Wight.

Das Leuchtfeuerverzeichnis Nr. 154 ist wie folgt zu berichtigen: Auf Seite 24, Leuchtfeuer Nr. 89 (St. Catherine), 7. Spalte statt „White and red" lies „**White with red sector**"; 8. Spalte statt „F & Fl" lies „**Fl**".

Notice to Mariners 129 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Owers to Christchurch Nr. 2045.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 89.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

167 Betonnung des Cross Sand verändert.

93. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{17}/_{167}$—1892.

In der Betonnung des Cross Sand sind nachfolgende Veränderungen eingetreten:

1.) Die North Cross Sand-Boje wurden eingezogen.

2.) Die N. E. Cross Sand-Boje wurde 9 Kabeln gegen N. $^{3}/_{8}$ O. verlegt und liegt gegenwärtig unter den Peilungen:

Cross Sand-Leuchtschiff 4·5 Meilen . . . . S. $^{5}/_{8}$ O.
Kirche von Hemesby . . . . W. $^{5}/_{8}$ S.

in beiläufig

52° 42′ 30″ N.-Breite und
1° 53′ 30″ O.-Länge.

3.) East Cross Sand-Boje wurde um 1·1 Meile gegen N. $^{1}/_{8}$ W. verlegt und liegt gegenwärtig unter den Peilungen:

Cross Sand-Leuchtschiff 2·4 Meilen . . . . S. $^{3}/_{4}$ O.
Kirche von Hemesby . . . . W. $^{7}/_{8}$ N.

in beiläufig

52° 40′ 45″ N.-Breite und
1° 54′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 128 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Yarmouth and Lowestoft roads Nr. 1543, Orford ness to Blakeney Nr. 1630 und North sea Nr. 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 252, 253 & 226.

OSTSEE

Mündung — Südostküste von Dänemark

168 Leuchtschiff bei Giedser point.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*“; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{17}/_{168}$—1892.

Am 30. April l. J. soll unter der Peilung: Leuchtthurm von Giedser point 2·8 Meilen N. 5° W. in beiläufig

54° 31′ 30″ N.-Breite und
11° 58′ 15″ O.-Länge

ein Schoner als Leuchtschiff ausgelegt werden, welcher an der Gaffel in 8·2 m Höhe ein **festes rothes** Feuer und 2·5 m (8 Fuß) darunter ein **festes weißes**

Feuer führen wird. Das Focklicht befindet sich in 4·7 m (15 Fuß) Höhe über der See. Als Tagesmarke wird das Leuchtschiff je einen *rothen Ball* auf jedem Masttopp führen. Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter sollen — wenn der Postdampfer erwartet wird — mit einem Horn alle *zwei Minuten ein langer Stoß*, sonst aber Glockensignale abgegeben werden, wie für vor Anker liegende Schiffe vorgeschrieben.

Notice to Mariners 121 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lubeck bay and Femern belt Nr. 2364, Rostock to Arcona light Nr. 2365, Femern to Bornholm Nr. 2150 und Baltic sea Nr. 2842 a.—*Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 324. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 487*.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte-Staaten — Mississippi

169 Bemerkungen über den Mississippi-Strom.

236. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
K. f. S. $^{17}/_{169}$—1892.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandant S. M. Schiffes Aurora sind nachfolgende Angaben über den Mississippi-Strom zu entnehmen:

1.) Im South pass findet man in den Monaten März und April die ungünstigsten Stromverhältnisse, indem das fallende Wasser an Geschwindigkeit einbüssend die mitgeführten Sinkstoffe (Sand) in großer Menge ablagert, wodurch ein wellenförmiges Grundprofil erzeugt wird, über welchen der Strom in heftigen Schnellen stürzt, das Steuern der Schiffe sehr erschwerend.

2.) Die Quarantaine im Mississippi befindet sich oberhalb Cubit Gap am linken Stromufer. Zu beiden Seiten des Quarantaine-Grundes werden des Nachts **weiße** Lichter ausgesetzt.

3.) Die Lotsen können nur auf Grund eines von der Regierung des Staates Louisiana ausgestellten Patentes ihren Beruf ausüben; dieselben leisten keinerlei Garantie für etwa angerichtete Schäden an Schiff- und Uferbauten. Für Beschädigungen der letzteren kann dem Schiffsführer eine Geldbusse bis 1000 Dollars auferlegt werden.

4.) Fast unmittelbar ausserhalb der Mündungen des Mississippi hören regelmässige Strömungen auf; an der ganzen N.-Seite des Golfes von Mexico werden die Strömungen nur vom herrschenden Winde erzeugt, wobei oft der kräftige Wind eines Gebietes Strom gegen einen schwachen Gegenwind verursacht. Die Stromstärke zwischen Mississippi und Pensacola erreicht selten 1 Meile.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Breton sound to Dernière island Nr. 1638.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 448.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Nordküste von Australien

170 Leuchtschiff an der Mündung des Norman-Flusses wieder ausgelegt — Golf von Carpentaria.

107. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{17}/_{170}$—1892.

Das Leuchtschiff bei der Barre des Norman-Flusses (siehe K. f. S. $^{2}/_{23}$—1892) wurde in beiläufig

17° 26′ S.-Breite und
140° 49′ O.-Länge

wieder ausgelegt.

Notice to Mariners 122 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Carpentaria Gulf with plan of entrance to Norman river Nr. 1807 und Gulf of Carpentaria Nr. 1043. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 47, 48. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 796.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 97. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — K. f. S. $^{2}/_{23}$—1892.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

171 Landungsbrücke in der Lota-Bai.

171. ERGÄNZUNG ZU. „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{17}/_{171}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes Fasana, k. und k. Fregatten-Capitäns *Friedrich Schweisgut* wurde am Strande vor Lota Bajo eine hölzerne Landungsbrücke erbaut, welche mit Landungsstiegen versehen ist und an ihrem Kopfe ein **weißes** Hafenlicht trägt, das jedoch nur fallweise angezündet zu werden scheint.

An beiden Seiten der langen eisernen Landungsbrücke, welche ungefähr in ihrer Mitte mit Landungsstiegen versehen ist, befinden sich mehrere Vertäubojen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Coronel, Lota and Colcura bays Nr. 647.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 282.

90. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. 17/165—1892.

259	**Po di Goro,** Rhede	Spitze Goro 44 48 12 23	**Festes** Feuer mit **rothen Blinken** nach *fünfzehn Secunden* über einen Bogen von 240°, zwischen den Peilungen S. 55° O. und S. 65° W. **Rothes Blink**feuer von *fünfzehn Secunden* im übrigen Umkreis. Zwischen S. 7° O. über S. bis S. 8° W. geblendet. — DIV. — Thurm kegelstutzförmig, roth, $18 \cdot_5$ m hoch, an der SO.-Seite des einstöckigen Wächterhauses.	**14**	$20 \cdot_2$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 18

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

172 Änderung der Sichtweite einiger Leuchtfeuer.

Laut Bekanntgabe der k. k. Seebehörde zu Triest wurde die Sichtweite nachfolgender Leuchtfeuer geändert:

1.) Die Sichtweite der Leuchtfeuer an den beiden Enden des Wellenbrechers zu Triest wurde von 2 auf **3** Meilen erhöht.

2.) Die Sichtweite des Leuchtfeuers auf der Marmi Bank bei Orsera wurde von 6 auf **7** Meilen erhöht.

3.) Die Sichtweite des Hafenfeuers von Fasana wurde von 10 auf **8** Meilen herabgesetzt.

4.) Die Sichtweite des Hafenfeuers von Trstenik (Meleda-Canal) wurde von 6 auf **4** Meilen herabgesetzt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hafen von Triest Nr. 3404 & 3309, Golf von Triest Nr. 3403 & 3308; Caorle bis Promontore Nr. 3307, Orsera Nr. 3407 & 3312, Orsera und Rovigno 3406 & 3311, Canal von Fasana Nr. 3314, Pola Nr. 3408 & 3313, Meleda Nr. 3432, Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3402c. — *Nautische Hilfsbücher:* Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; die Leuchtfeuer Nr. 10, 13, 31, 36 & 182.

Frankreich — Südküste

173 Leuchtfeuer zu Faraman (Camargue) eröffnet.

13 ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. 18/173—1892.

Am 3. April l. J. wurde zu Faraman (Camargue) in beiläufig

43° 21′ 15″ N.-Breite und
4° 41′ 30″ O.-Länge

ein **weißes Gruppenblink**feuer von *zehn Secunden* eröffnet. (Blink 1ˢ, Verfinsterung 2ˢ, Blink 1ˢ, Verfinsterung 6ˢ.)

Leuchtapparat 3. Ordnung.

Das Feuer befindet sich auf einem gemauerten Thurme, 6·4 Kabeln (1300 Yards) NÖ.-lich des alten Leuchtthurmes von Faraman, 40·5 m (133 Fuß) über Hochwasser und ist auf **17** Meilen sichtbar.

Das provisorische Leuchtfeuer wurde gelöscht (S. K. f. S. 39/599 — 1891).

Notice to Mariners 132/1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Les Saintes Maries to Marseille Nr. 2606 und Mediterranean sea Nr. 449. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 30. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 136.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 6. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885 — K. f. S. 39/599—1891.

174 Änderung des Leuchtfeuers von La Gacholle.

14. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. 18/174—1892.

Am 3. April l. J. wurde das weisse Funkelfeuer von La Gacholle in beiläufig

43° 27′ 20″ N.-Breite und
4° 34′ 20″ O.-Länge,

welches bis dahin über einen Bogen von 56° zwischen den Peilungen N. 14° O. und N. 70° O. sichtbar war, derart geändert, dass es nunmehr auch noch zwischen den Peilungen N. 14° O. und N. 65° W. (79°) und zwar als **grünes Funkel**feuer von *fünf Secunden* auf **10** Meilen sichtbar ist.

Notice to Mariners 132/2 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Les Saintes Maries to Marseille Nr. 2606. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 29. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 135.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

175 **Schornsteine zu Whitstable abgetragen — Themse-Mündung.**

94. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{18}/_{175}$—1892.

Die Ö.-lich des Hafens von Whitstable in beiläufig

51° 21′ 45″ N.-Breite und
1° 1′ 45″ O.-Länge

gelegenen beiden großen Schornsteine sind abgetragen worden.

Notice to Mariners 134 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* North Foreland to the Nore Nr. 1607, Dungeness to the Thames Nr. 1895 und North Foreland to Orford ness Nr. 1610. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 326.

Südgestade — Küste der Niederlande

176 **Wrack beim Terschelling-Leuchtschiff.**

22 ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{18}/_{176}$—1892.

3½ Meilen N. 72° W. vom Leuchtschiffe bei der Terschelling Bank liegt die Schiffahrt gefährdend das Wrack eines zweimastigen Dampfers. Die Topps und eine Raa ragen über Wasser.

Beiläufige Lage:

53° 28′ 0″ N.-Breite und
4° 45′ 15″ O.-Länge.

Notice to Mariners 142 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Scheveningen to Ameland Nr. 2322 und North sea Nr. 2182 a & 2339. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 195.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — New-York

177 Änderung der Betonnung des Gedney channel — New York.

765. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 18/177—1892.

Am 31. März l. J. wurden in der Betonnung des Gedney channel, S.-liche Ausegelung von New-York folgende Änderungen vorgenommen:

1.) Eine *rothe Kegel*boje mit dem *weißen* Buchstaben „*G*" wurde circa 90 m (100 Yards) Ö.-lich von der elektrisch erhellten *Spieren*boje „*G. 2*" auf 8·5 m (28 Fuß) Tiefwasser unter folgenden Peilungen ausgelegt:

N.-liche Bake auf Sandy Hook 2·9 Meilen . . . . S. 68° W.
Centennial tower . . . . N. 14° W.

Beiläufige Lage:

40° 29′ 25″ N.-Breite und
73° 56′ 50″ W.-Länge.

2.) Eine *schwarze Klapp*boje mit *weißem* „*G*" wurde circa 90 m (100 Yards) Ö.-lich von der elektrisch beleuchteten *Spieren*boje „*G 1*" auf 7·3 m (24 Fuß) Tiefwasser unter folgenden Peilungen ausgelegt.

Nördliche Bake auf Sandy Hook 2·7 Meilen . . . . S. 70° W.
Centennial tower . . . . N. 12° W.

Beiläufige Lage:

40° 29′ 10″ N.-Breite und
73° 56′ 55″ W.-Länge.

3.) Die schwarz und weiß senkrecht gestreifte Boje an der Einfahrt des Gedney channel wurde eingezogen und markieren nunmehr die oberwähnten beiden Bojen diese Einfahrt.

Notice to Mariners 140 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 132.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Westküste von Vorderindien — Concan

178 Betonnung zu Bombay.

1. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Hindustan Pilot*"; Nr. 76, Auflage 1891. — K. f. S. $^{18}/_{178}$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *H. Preedy* vom königl. britischen Schiffe Redbreast sind in der Betonnung des Hafens von Bombay folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Die Tiefe über Raleigh rock ist durch Sprengungen auf 8 m (26 Fuß) gebracht und die daselbst stationierte Warnboje eingezogen worden. (Siehe K. f. S. $^{20}/_{404}$ — 1892.)

2.) Unter den Peilungen:

South beacon . . . . W. $^{1}/_{8}$ S. und
Leuchtthurm von Dolphin 3 Kabeln . . . . N.zW. $^{3}/_{4}$ W.

wurde eine Boje mit dem Namen „*Third Troopship buoy*" ausgelegt.

3.) Flagstaff shoal-Boje wurde um $^{3}/_{4}$ Kabel O.-wärts auf 7 m (23 Fuß) Wasser verlegt.

4.) North patch-Boje wird am 1. Mai l. J. eingezogen, weil die kleinste Tiefe auf circa 2 Kabeln innerhalb derselben 3 m (10 Fuß) beträgt.

Bemerkung. — Der Quarantaine-Grund wird — wie folgt — begrenzt: Durch eine vom Prongs-Leuchtthurm über Sunk rock-Leuchtthurm geführte Linie und auf $1^{1}/_{4}$—2 Meilen vom letzteren Leuchtfeuer, in Tiefen von $9{\cdot}_7$ - $10{\cdot}_9$ m (32—36 Fuß) durch die Peilungen „Dolphin-Leuchtthurm" NW. bis WNW.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 137 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port of Bombay Nr. 655 und Bombay harbour Nr. 2621. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Hindustan Pilot; Nr. 76, Auflage 1891, Seite 219, 222, 223.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Californien

179 Änderung des Leuchtfeuers auf Hueneme point — Santa Barbara channel.

269. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{18}/_{179}$—1892.

Am 15. April l. J. wurde das bis dahin feste rothe Feuer auf Hueneme point, N.-Seite der O.-Einfahrt des Santa Barbara channel in ein **festes weißes** Feuer mit **Verfinsterungen** verändert.

Das Intervall zwischen den Verfinsterungen beträgt *fünf Secunden.*

Beiläufige Lage:

34° 9′ 0″ N.-Breite und
119° 12′ 30″ W.-Länge.

(Siehe K. f. S. $^{14}/_{342}$—1889.)

Notice to Mariners 139 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* San Diego bay to Concepcion point Nr. 899, San Diego bay to Cape Mendocino Nr. 2530 und Cape Corrientes to Kadiak island Nr. 787. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 215. — Western coasts of North America etc., Lights List; Nr. 157, Auflage 1893; das Leuchtfeuer Nr. 165.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 90. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. — K. f. S. $^{14}/_{342}$—1889.

---

434. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. $^{18}/_{173}$—1892.

136	**Faraman** (Camargue)	43 21 4 41	**Weißes Gruppenblinkfeuer** von *zehn Secunden* (Blink 1ˢ, Verfinsterung 2ˢ, Blink 1ˢ, Verfinsterung 6ˢ). — DIII. — Thurm rund, weiß mit Unterbau, $14{\cdot}_8$m hoch.	17	$40{\cdot}_7$

435. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. $^{18}/_{174}$—1892.

135	**La Gacholle**	43 27 4 34	**Funkel**feuer von *fünf Secunden*, **weiß** von N. 14° O. und N. 70° O., **grün** von N. 14° O. und N. 65° W. — D IV. — Gemauerter Thurm, $15{\cdot}_6$ m hoch.	**20** **10**	$17{\cdot}_5$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 19

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 7. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

180 Änderung der Sichtweiten einiger Leuchtfeuer.

Dem *Elenco dei Fari e Fanali etc.* für das Jahr *1892*, herausgegeben vom Hydrographischen Amte der königl. italienischen Kriegsmarine sind nachfolgende Änderungen der Sichtweiten einiger Leuchtfeuer an der O.-Küste von Italien entnommen:

Nummer des Leucht-feuers*)	Name	Charakteristik	Sichtweite	
			frühere	gegen-wärtige
218	**Otranto**	Fest	10	**11**
219	**St. Cataldo**	„	5	**6**
226	**Monopoli**	„	6	**8**
229	**Bari**	Fest grün	1	**2**

*) Die Leuchtfeuer-Nummern beziehen sich auf das „Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere", 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — Die Berichtigung dieses Verzeichnisses im Sinne der vorliegenden K. f. S. braucht nicht durchgeführt zu werden, da eine Neuauflage desselben vorbereitet wird.

Nummer des Leuchtfeuers*)	Name	Charakteristik	Sichtweite	
			frühere	gegenwärtige
232	**Barletta**	Fest	8	**9**
233	„	Fest roth	6	**5**
236	**Mattinata**	Fest mit Blink	17	**18**
244	**Sinigallia**	Fest	6	**8**
245	„	Fest roth	2	**3**
250	**Rimini**	„	10	**11**
251	„	Fest	2	**3**
260	**Maestra**-Spitze	Blinkfeuer	16	**18**
262	**Malamocco**	Fest m. roth. Blink.	9	**10**

*) Die Leuchtfeuer-Nummern beziehen sich auf das „Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere“, I. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — Die Berichtigung dieses Verzeichnisses im Sinne der vorliegenden K. f. S. braucht nicht durchgeführt zu werden, da eine Neuauflage desselben vorbereitet wird.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nr. 3451, 3452, 3453, 3455, 3456, 3457, 3458, 3465, 3466, 3470, 3402 a, b, c & d und 3401.

181 Leuchtfeuer im Hafen von Ancona.

826. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 19/181 — 1892.

Laut Elenco dei Fari e Fanali etc. Jahrgang 1892, herausgegeben vom Hydrographischen Amte der königl. italienischen Kriegsmarine brennen im Hafen von Ancona folgende Feuer:

1.) Auf dem Kopfe des N.-Dammes ein **festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *10 Secunden* sichtbar, *5 Secunden* verfinstert; 10·4 m über der See, auf **9** Meilen sichtbar. (Siehe K. f. S. 18/339 — 1891.)

2.) Auf dem Kopfe des S.-Dammes ein **festes grünes** Feuer, 6 m über der See, auf **4** Meilen sichtbar.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Senigallia a porto Recanati Nr. 3465 und Adriatisches Meer Nr. 3402 a & b und 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 476. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; I. Theil Nr. 121, Auflage 1887; die Leuchtfeuer Nr. 242 & 243.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 150., 354., 502., 571., 672., 759. & 776. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 45/883 — 1877, 47/1150 — 1882, 5/108 — 1886, 35/685 — 1887, 45/1252 — 1889, 6/89 — 1891 & 18/339 — 1891.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

182 Verlegung der Christchurch Ledge-Boje.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{19}/_{182}$—1892.

Die Christchurch Ledge-Boje wurde um $1\frac{1}{4}$ Meile gegen SO. verlegt und liegt gegenwärtig auf 9·4 m (31 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser unter folgenden Peilungen:

Weißes Haus zu Beckton . . . . N. 37° O.
Inneres Ende von Outer Needles rock in Linie mit Sun Corner . . . . S. 71° O.,

das ist in beiläufig

50° 41′ N.-Breite und
1° 42′ W.-Länge.

Notice to Mariners 151 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Needles channel with Christchurch bay Nr. 2219, Owers to Christchurch Nr. 2045, Portland to Owers Nr. 2450 und English channel Nr. 2675 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 153, 154.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

183 Verlegung der North Outer Dowsing-Boje.

96. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{19}/_{183}$—1892.

Die North Outer Dowsing-Boje wurde um beiläufig 5 Kabeln N.-wärts verlegt und liegt gegenwärtig auf 11 m (36 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser, unter der Peilung: Outer Dowsing-Leuchtschiff $5\frac{1}{3}$ Meilen S. 16° O., in beiläufig

53° 31′ 50″ N.-Breite und
1° 1′ 10″ O.-Länge.

Notice to Mariners 146 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Blakeney to Flamborough head Nr. 1190. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 199.

184 Änderung des Nebelsignals auf Smith Knoll-Leuchtschiff.

97. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 3 Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{19}/_{184}$ — 1892.

Am 1. Juli 1892 wird die Charakteristik des Nebelsignals auf dem Smith Knoll-Leuchtschiffe [gegenwärtig zwei Stöße (hoch, tief) alle zwei Minuten] in „*zwei Stöße (tief, hoch) alle zwei Minuten*“ geändert.

Notice to Mariners 145 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 215. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 177.

---

185 Änderung der N. Outer Gabbard- und der N. E. Bawdsey-Bojen — Themse-Annäherung.

98. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{19}/_{185}$ — 1892.

Die North Outer Gabbard-Boje wurde mit *Stange* und *Kugel* versehen.

Beiläufige Lage:

51° 59′ 15″ N.-Breite und
2° 3′ 45″ O.-Länge.

Die North-East Bawdsey-Boje wurde mit *Stange* und *Kugel* versehen.

Beiläufige Lage:

52° 1′ 45″ N.-Breite und
1° 35′ 30″ O.-Länge.

Notice to Mariners 147 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Harwich approaches Nr. 2052, North Foreland to Orford ness Nr. 1610, Dover to Orford ness Nr. 1406 und North Sea Nr. 2182 a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 289, 291.

Südgestade — Küste von Belgien

186 Leuchtboje bei der Stroom-Bank — Ostende.

23. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{19}/_{186}$ — 1892.

In der W.-lichen Ausegelung von Ostende wurde bei der inneren Ecke der Stroom Bank unter der Peilung: Kirche von Mariakerke 1·6 Meile S. 67° O. eine *schwarz-weiß-wagrecht gestreifte Leucht*boje mit **festem** Feuer ausgelegt.

Beiläufige Lage:

51° 13′ 20″ N.-Breite und
2° 50′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 143 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ostende roads Nr. 125, Calais to the river Schelde Nr. 1872 Calais to Scheweningen Nr. 1406 und North Sea Nr. 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 90, 92—94.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

187 Leuchtfeuer der Fairhaven-Brücke außer Thätigkeit gesetzt — New Bedford-Hafen.

766. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{19}/_{187}$ — 1892.

Am 31. März l. J. wurde das rothe Blinkfeuer der Fairhaven-Brücke zu New Bedford außer Thätigkeit gesetzt, da der frei von Butler flat führende Curs nunmehr durch das Leuchtfeuer auf Palmer Island in Deckung mit dem auf der Mühle Nr. 3 zu Wamsutta unlängst eröffneten **festen elektrischen** Leuchtfeuer bestimmt ist. (Siehe K. f. S. $^{18}/_{353}$ — 1891.)

Beiläufige Lage des Wamsutta-Leuchtfeuers:

41° 38′ 55″ N.-Breite und
70° 55′ 35″ W.-Länge.

Bemerkung. — Der Leuchtapparat des Feuers auf der Fairhaven-Brücke wurde belassen, damit das Feuer, für den Fall einer Beschädigung des Wamsutta-Leuchtfeuers, in Thätigkeit gesetzt werden könne.

Notice to Mariners 144 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* New Bedford harbour Nr. 2880. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51. Auflage 1882, Seite 88, 90. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 622a.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 707. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coasts of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 18/353—1891.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Washington

188 Leuchtschiff an der Mündung des Columbia-Flusses.

270. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. — K. f. S. 19/188—1892.

Am 15. April 1892 wurde an der Mündung des Columbia-Flusses in beiläufig

46° 13′ 15″ N.-Breite und
124° 13′ 15″ W.-Länge

ein Leuchtschiff ausgelegt, welches in 9 m (30 Fuß) Höhe *zwei* **feste**, auf **10** Meilen sichtbare Feuer, und als Tageszeichen an jedem Masttopp einen *durchbrochenen Korbball* führt.

Spiegel-Leuchtapparat.

Das Leuchtschiff ist zweimastig und führt Schonertakelung ohne Bugspriet. Der Schiffskörper ist *roth* angestrichen und trägt den Namen „*Columbia river*" und „*Nummer 50*" in großen *schwarzen* Lettern an den Bordseiten. Ein schwarzer Schornstein und das Nebelsignal befinden sich zwischen den Masten.

Nebelsignal. — Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter wird mit einer 12zölligen Dampfnebelpfeife *allminütlich ein Signal* von *fünf Secunden* Dauer abgegeben.

Notice to Mariners 148 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Mendocino to Vancouver island Nr. 2531. — — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 297. — Western coast of North America Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 200*.

91. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. 19/181—1892.

242	**Ancona**, Hafen	S.-licher Wellenbrecher	**Festes grünes** Feuer. — D. — Hölzernes Thürmchen, sechskantig, weiß, auf dem Kopfe des Wellenbrechers.	4	$6 \cdot_0$
243		N.-licher Wellenbrecher	**Festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen**, *zehn Secunden* sichtbar, *fünf Secunden* verfinstert. — D V. — Weißer Thurm, $8 \cdot_6$ m hoch, auf dem Kopfe des Wellenbrechers.	9	$10 \cdot_4$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 20

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 14. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

189 Hafenfeuer in der Bucht Casson zu Ragusa.

827. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. - K. f. S. $^{20}/_{189}$—1892.

Laut Mittheilung der k. k. Seebehörde zu Triest wurde auf dem Kopfe des Dammes Pescaria in der Casson-Bucht zu Ragusa ein **festes** Hafenfeuer eröffnet. Dasselbe ist **grün** über einen gegen die Hafeneinfahrt gerichteten Bogen von 21°, zwischen den Peilungen N. 55° W. und N. 76° W.; **weiß** gegen das Innere des Hafens, und befindet sich in 5·1 m Höhe über der See, auf einem 4·1 m hohen eisernen Laternenpfahl.

Avviso ai Naviganti 16 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Ragusa Nr. 3433 und Adriatisches Meer Nr. 3402 c.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 389.—Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, I. Theil; Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 193*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Nordküste von Spanien

190 Leuchtboje beim Kopfe des Wellenbrechers in der Bai von Bilbao.

16. ERGÄNZUNG ZU: *„West Coast of Spain, etc. Directions"*; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{20}/_{190}$—1892.

Zur Kennzeichnung des äußeren Endes des im Bau befindlichen Wellenbrechers auf dem W.-Ufer der Bai von Bilbao wurde eine *Leucht*boje mit **festem** Feuer daselbst ausgelegt. Der Wellenbrecher ist bei Hochwasser überflutet. (S. K. f. S. $^{14}/_{136}$—1892, Bemerkung.)

Notice to Mariners 161 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Portugalete and Bilbao, with plan of entrance to Bilbao Nr. 74. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Spain etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 177, 180—182.

Irland — Südküste

191 Änderung des Nebelsignals auf Poor head — Ansegelung von Cork harbour.

57. ERGÄNZUNG ZU: *„Ireland Directions"*; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{20}/_{191}$—1892.

Das Nebelsignal auf Poor head an der O.-Seite der Ansegelung des Hafens von Cork (alle zwei Minuten ein Stoß von fünf Secunden Dauer) wurde in: *„allminütlich ein* Stoß von *vier Secunden* Dauer" geändert.

Notice to Mariners 152 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cork harbour and approaches Nr. 1765. — *Nautische Hilfsbücher:* Ireland Directions; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885, Seite 30. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 744.

NORDSEE

Südgestade — Küste der Niederlande

192 **Einheitliches Betonnungssystem.**

3. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to North Sea Pilot, 4. Band"*; Nr. 118, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{20}/_{192}$ — 1892.

Für die Betonnung der niederländischen Fahrwasser ist nachstehendes Betonnungssystem angenommen worden:

1.) *Steuerbord* ist die zur *Rechten*, *Backbord* die zur *Linken* eines einlaufenden oder in der Hauptrichtung des Flutstromes fahrenden Schiffes befindliche Seite.

2.) An der *Steuerbord*seite eines Fahrwassers liegen stets *rothe Kegel*bojen.

3.) Die *Backbord*seite eines Fahrwassers wird durch *schwarze Klapp*bojen bezeichnet.

4.) *Kugel*bojen dienen zur Markirung der Enden von Mittelgründen. Dieselben sind *schwarz* und *roth wagrecht gestreift* und tragen stets Toppzeichen; andere Bojen haben solche nur in besonderen Fällen.

5.) Ansegelungsbojen haben eine besondere Form, und sind *roth* und *schwarz senkrecht gestreift*.

6.) Die bei den äußeren Untiefen in der Nordsee befindlichen Bojen bleiben wie sie sind.

7.) In den inneren Fahrwassern werden die Bojen, wo nothwendig, durch Treibbaken ersetzt.

8.) Wracks werden durch *grüne Kegel-* oder *Klapp*bojen bezeichnet, je nach der Seite des Fahrwassers, an welcher das Wrack liegt. Liegt ein Wrack mitten im Fahrwasser, so wird es an St. B. durch eine *Klapp-* und an Bb. durch eine *Kegel*boje markiert.

9.) Als Toppzeichen werden benützt:

Eine *Raute* beim seewärtigen Ende einer Bank.

Ein *Kegel* beim inneren Ende einer Bank.

Ein *Ball* an der St. B.-Seite des Fahrwassers.

Ein *Kegelstutz* an der B. B.-Seite des Fahrwassers.

Ein *Kreuz* bezeichnet, dass man beiderseits der Boje passieren kann. Ball und Kegelstutz werden auch als Toppzeichen für Baken verwendet. Die Toppzeichen sind stets gleich den Bojen oder Baken, auf denen sie sich befinden, angestrichen.

10.) Die Bojen der Seegate werden durch laufende Nummern, von See beginnend und durch den Anfangsbuchstaben des betreffenden Seegats bezeichnet. Zahlen und Buchstaben sind *weiß*.

11.) Die Betonnung der Ems bleibt wie bisher.

Zu diesem neuen Betonnungssystem soll, was Form und Toppzeichen der Bojen anbetrifft, sehr bald übergegangen werden, wogegen der Anstrich erst allmählich verändert werden soll. In der Übergangszeit bleiben noch schwarze und weiße Bojen vorläufig bestehen.

Notice to Mariners 160 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to North Sea Pilot, 4. Band Nr. 118, Auflage 1890, Seite 57.

193 Auslöschung des Südost-Leuchtfeuers zu Egmond-aan-Zee.

24. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{20}/_{193}$ — 1892.

Am 1. Juli 1892 soll das SÖ.-liche der in beiläufig

52° 37′ 0″ N.-Breite und
4° 37′ 35″ O.-Länge

gelegenen **festen rothen** Feuer zu Egmond-aan-Zee außer Thätigkeit gesetzt werden.

Notice to Mariners 158 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Scheveningen to Ameland Nr. 2322 und North sea Nr. 2182 a & 2339. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 177. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 136.

OSTSEE

Mündung — Kattegat

194 Leuchtfeuer auf Lyse Ground eröffnet.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Danish Pilot*"; Nr. 39, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{20}/_{194}$ — 1892.

Am 2. April l. J. wurde auf Lyse Ground in beiläufig

56° 18′ N.-Breite und
11° 48′ O.-Länge

ein **weißes Gruppenblink**feuer mit *drei* rasch aufeinander folgenden Blinken alle *fünfzehn Secunden* eröffnet.

Dasselbe befindet sich 14·1 m (45 Fuß) über der See und ist auf **9** Meilen sichtbar.

Rothes Gerüst auf cylindrischem Mauerfundament; rothe Laterne mit weißer Kuppel.

Das Feuer steht nicht unter beständiger Aufsicht. Sollte der Leuchtapparat in Unordnung gerathen, so wird das Feuer als **festes** erscheinen.

Notice to Mariners 154 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Kattegat Nr. 2114 & Baltic sea Nr. 2842 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Danish Pilot; Nr. 39, Auflage 1890, Seite 17. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 318.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Mississippi

195 **Bemerkungen über Pensacola.**

237. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
K. f. S. $^{20}/_{195}$—1892.

Im nachstehenden gelangt der Bericht des Commandanten S. M. Schiffes Aurora, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, über Pensacola de dato 25. März 1892 zur Veröffentlichung:

1.) Der Leuchtthurm nächst dem Fort Barrancas kommt früher in Sicht, als irgend ein anderes Detail der Küste, bildet daher die beste Anlaufsmarke für die Einfahrt.

2.) Die Lotsen kreuzen bis 5 Meilen außerhalb der Einfahrt auf zwei Luggern, welche auf einem Segel die Ziffer „1", beziehungsweise „2" führen.

3.) Die Wassertiefe auf der Barre beträgt $6{\cdot}_1$—$6{\cdot}_7$ m (20—22 Fuß) und hängt nebst den Gezeiten auch von der Windrichtung ab; der S.-liche Winde begleitende Seegang beeinträchtigt durch die verursachten Stampfbewegungen die Leichtigkeit des Passierens der Barre.

4.) Die Barre hat sich seit Einstellung der Baggerarbeiten etwas verschoben; das von den Lotsen benützte Fahrwasser zieht von der zwischen East Bank und Caycas shoal liegenden *schwarz* und *weiß senkrecht gestreiften* Boje gegen die Boje Nr. 3, welche nahe an Backbord gelassen wird.

5.) Im Monate April l. J. soll mit der Ausbaggerung der Barre von $7{\cdot}_6$ auf 8 m (25—26 Fuß) Tiefe begonnen werden; die Arbeit geschieht nach Maßgabe der vorhandenen Mittel und soll zunächst ein schmaler Canal von der angegebenen Tiefe hergestellt werden.

6.) Die Lotsen-Station mit anschließendem Schlepper-Depot befindet sich an der Mündung der Palafox street in Pensacola.

7.) Pensacola besitzt gegenwärtig 11 verschieden lange hölzerne Wharfs mit $5{\cdot}_5$—$6{\cdot}_7$ m (18—22 Fuß) Wassertiefe bei den Köpfen.

8.) Die in den Vereinigten Staaten üblichen Sturmsignale werden am Flaggenstocke des an der Mündung der Palafox street gelegenen Customhouse gehisst.

9.) Auf der S.-Seite der Insel Santa Rosa wurde auf 3 Meilen vom Fort Pickens eine Rettungsstation mit Haus, Boot und Geschütz errichtet.

10.) Auf der Landzunge der Insel Santa Rosa gegenüber von Pensacola wurde ein Aufschlepp für Segelschiffe nebst Werkstätte errichtet.

11.) Das Dock im Arsenale der Vereinigten Staaten-Marine ist nicht mehr im Gebrauche; Privat-Docks bestehen keine.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Entrance to Pensacola bay Nr. 2820.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 462.

OSTASIEN

Östliches Meer — Südostküste von China

196 Leitmarken im South Channel des Wen Chau-Flusses unverwendbar.

11. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
K. f. S. 20/196—1892.

Infolge der Veränderungen, welche im Wen chau-Flusse vor sich gegangen, sind die auf der britischen Admiralitätskarte „Wen Chau port and approaches Nr. 1763" für den South Channel angegebenen Leitmarken, beziehungsweise das eingezeichnete Fahrwasser nicht mehr verwendbar.

Notice to Mariners 159 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Wen Chau port and approaches Nr. 1763. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 347.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

197 Leuchtbojen zu Nanaimo harbour.

24. ERGÄNZUNG ZU: *„British Columbia Pilot"*; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. 20/197—1892.

Im Hafen von Nanaimo wurden folgende *Leucht*bojen ausgelegt:

1.) Eine *schwarze* Boje „*Nr. 7*" mit **festem** Feuer, beim N.-Ende der Middle-Bank, 3·2 Kabeln W.z S. von der Spitze Gallow.

2.) Eine *rothe Baken*boje „*Nr. 2*" mit **festem rothen** Feuer, 2·4 m (8 Fuß) über der See, auf **2** Meilen sichtbar, 3·4 Kabeln O.z S. von der Boje Nr. 7. In stürmischen Nächten kann es vorkommen, dass dieses Feuer verlöscht.

Die in der nächsten Nähe dieser Bojen ausgelegenen, mit „*red spar*", beziehungsweise „*black striped spar*" beschriebenen Bojen sind eingezogen worden.

Notice to Mariners 156 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892
Nachrichten für Seefahrer 16/763 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nanaimo harbour Nr. 573 und Nanaimo harbour and Departure bay Nr. 2512. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 145, 146.

92. BERICHTIGUNG DES: *„Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere"*; I. Theil Nr. 121, Auflage 1887. — K. f. S. 20/189—1892.

193*	**Ragusa,** Hafen	Damm Pescaria	**Festes** Feuer, **grün** gegen die Hafeneinfahrt von N. 55° W. bis N. 76° W.; **weiß** gegen das Innere des Hafens. Eiserner Laternenpfahl, 4·1 m hoch, auf dem Dammkopfe.		5·1

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 21

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 21. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Westküste

198 Änderung der Charakteristik des inneren Leuchtfeuers auf dem Ostdamme zu Neapel.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{21}/_{198}$ — 1892.

Am 1. Mai 1892 wurde das auf dem Kopfe des inneren Armes des O.-Dammes zu Neapel befindliche feste rothe Feuer mit Verfinsterungen, 20 Secunden sichtbar, 10 Secunden verfinstert, in ein **festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *drei Secunden* sichtbar, *eine Secunde* verfinstert, umgeändert.

Notice to Mariners 173 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Naples, with plan of Naples road Nr. 1728. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 203. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 311 b.

Schwarzes Meer — Russische Küste

199 Änderung des Nebelsignals auf Cap Fontana — Annäherung von Odessa.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*Black Sea Pilot*"; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. 21/199—1892.

Auf Cap Fontana in beiläufig

46° 22′ N.-Breite und
30° 45′ O.-Länge

wurde eine Dampfsirene aufgestellt, welche bei nebeligem oder unsichtigem Wetter *tiefe* Töne von *zehn Secunden* Dauer, mit Intervallen von *zwanzig Secunden* zwischen den Tönen abgeben wird.

Notice to Mariners 165 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu vergleichen: *Seekarten:* Odessa Bay Nr. 2206.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 33. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 721.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

200 Einziehung der North Bar-Boje — The Downs.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 1. Theil, Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 21/200—1892.

Die zur Kennzeichnung der 12 Fuß-Untiefe ausliegende North Bar-Boje wird am 15. Juli l. J. eingezogen werden, da die Tiefe daselbst gegenwärtig 6·7 m (22 Fuß) beträgt.

Notice to Mariners 174 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Downs Nr. 1828, The Thames entrance Nr. 1607, North Foreland to Orford ness Nr. 1610, Dungeness to the Thames etc. Nr. 1895, Dover and Calais to Orford ness and Scheweningen Nr. 1406, English channel Nr. 2675 c und North sea Nr. 2182 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 283.

Schottland — Hebriden-Gruppe

201 Leuchtfeuer auf Aird Laimisheadar — East Loch Roag — Loch Carloway.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — K. f. S. 21/201—1892.

Am 8. April 1892 wurde auf Aird Laimisheadar, an der N. Seite der Einfahrt zum loch Carloway in beiläufig

58° 17′ 0″ N.-Breite und
6° 49′ 35″ W.-Länge

ein **Funkelfeuer** mit circa *zwanzig* Blinken in der Minute, über den ganzen Horizont — soweit es das Land gestattet — sichtbar, eröffnet. Dasselbe steht 58 m (190 Fuß) über Hochwasser, und dürfte von See aus auch über die Insel Craigeam sichtbar sein.

Bemerkung. — Dieses Licht wird nicht beständig überwacht und ist von geringer Leuchtkraft, weshalb man sich nicht zu sehr auf selbes verlassen darf.

Notice to Mariners 163 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* East and West lochs Roag Nr. 2390, Scarpa island to Barvas Nr. 2385 und Scotland, West coast Nr. 2635. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 23. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 417.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Orkney-Gruppe

202 Bake auf Work head errichtet — The String.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887. — K. f. S. 21/202—1892.

Auf Work head. S.-Ufer des String, wurde in beiläufig

59° 0′ 35″ N.-Breite und
2° 53′ 50″ W.-Länge

$0 \cdot_7$ Kabel (150 Yards) OSO. vom quadratischen Gebäude auf der N.-Seite der Spitze, eine $6 \cdot_1$ m (20 Fuß) hohe *schwarze* hölzerne Bake errichtet.

Notice to Mariners 162 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Kirkwall Nr. 2584, Orkney islands Nr. 2180 b, und Scotland, north and east coasts, with plan of approaches to Kirkwall Nr. 2397 b. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887, Seite 180.

Südgestade — Küste der Niederlande

203 Wrack westlich vom Borkum Flat-Leuchtschiff.

Laut Mittheilung des Führers des englischen Dampfers PALLAS liegt 15 Meilen SW.zW. vom Leuchtschiff „Borkum flat“ in 27 m (15 Faden) Tiefe ein gesunkener Dampfer (wahrscheinlich die HANSA).

Die Masten ragen circa 6 m (20 Fuß) über Wasser.

Beiläufige Lage des Wracks:

53° 43′ N.-Breite und
5° 55′ O.-Länge.

Notice to Mariners 166 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ameland to Jade river Nr. 2593, Scheweningen to Ameland Nr. 2322 und North sea Nr. 2182 a & 2339.

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Golf von Guinea — Benin-Bai

204 Landungsbrücke und provisorisches Leuchtfeuer zu Kotonu.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*“; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{21}/_{204}$—1892.

Zu Kotonu befindet sich eine 286 m (312 Yards) lange Landungsbrücke im Bau, von welcher Ende Februar 1892 bereits 100 m (109 Yards) fertiggestellt waren. Auf dem Ende dieser Landungsbrücke wurde am 10. März l. J. ein **festes rothes** Feuer von **3** Meilen Sichtweite eröffnet, welches dem Fortschreiten des Baues entsprechend versetzt wird. Nach Fertigstellung der Landungsbrücke wird auf dem Kopfe derselben ein **festes rothes** Feuer eröffnet

werden, welches sich 10 m (31 Fuß) über Hochwasser auf einem 6 m (20 Fuß) hohen eisernen Pfahl befinden wird.

Beiläufige Lage:

6° 21′ 0″ N.-Breite und
2° 26′ 25″ O.-Länge

Notice to Mariners 175 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape St. Paul to Porto Novo Nr. 1860 und Cape Coast castle to Badagry Nr. 2768b. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 333. — Africa etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1891; das Leuchtfeuer Nr. 571*.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Südküste von Afrika — Natal

205 Leuchtfeuer zur Kennzeichnung der Aliwal-Untiefe südsüdwestlich von Port Natal.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*“; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{21}/_{205}$—1892.

Im Laufe des Jahres 1892 sollen folgende, zur Kennzeichnung der SSW.-lich von Port Natal liegenden Untiefe „Aliwal“ dienenden Leuchtfeuer eröffnet werden:

1.) N.-wärts von der Mündung des Flusses Amahlongwana in beiläufig

30° 13′ 30″ S.-Breite und
30° 47′ 45″ O.-Länge

ein **festes** Feuer mit **rothem** Sector über Aliwal shoal und **weißen** Sectoren zu beiden Seiten des rothen Lichtes, 53·6 m (176 Fuß) über Hochwasser, auf **10** Meilen sichtbar. — D IV.

Eiserner kegelförmiger Leuchtthurm, 7 m (23 Fuß) hoch.

2.) S.-wärts der Mündung des Umpambinyoni-Flusses in beiläufig

30° 17′ 15″ S.-Breite und
30° 45′ 30″ O.-Länge

ein **festes** Feuer mit **rothem** Sector über Aliwal shoal und **weißen** Sectoren zu beiden Seiten des rothen Lichtes 50·3 m (165 Fuß) über Hochwasser, auf **10** Meilen sichtbar. — D IV.

Eiserner kegelförmiger Leuchtthurm 7 m (23 Fuß) hoch.

Notice to Mariners 172 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Untamwuna river to Tugela river, with plan of Aliwal shoal Nr. 2088 und Hondeklip bay to port Natal Nr. 2095. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 165. — South Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 18*.

436. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. $^{21}/_{199}$—1892.

721	**Fontana,** Cap	46 23 30 46	**Festes** Feuer. — DEI. — Steinerner Thurm, rund weiß, 27·$_7$ m hoch, 117 m vom Ufer. Nebelsignale.—Bei Nebel werden mit einer Dampfsirene tiefe Töne von *zehn Secunden* Dauer nach Pausen von *zwanzig Secunden* abgegeben.	16	61·$_3$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 22

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 28. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Schottland

206 Änderung der Betonnung und Beleuchtung im Firth of Forth.

45. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885. —
K. f. S. 22/206—1892.

Im Laufe der nächsten Monate sollen die unten angeführten Bojen durch *Leucht*bojen ersetzt werden, welche je ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** führen werden:

1.) North Craig-Boje in

56° 0′ 45″ N.-Breite und 3° 3′ 30″ W.-Länge.

2.) Herwit Rock-Boje in

56° 1′ 0″ N.-Breite und 3° 6′ 45″ W.-Länge.

3.) Gunnet Ledge West-Boje in

56° 1′ 15″ N.-Breite und 3° 11′ 0″ W.-Länge.

4.) Drum Sand West-Boje in

56° 0′ 45″ N.-Breite und 3° 20′ 0″ W.-Länge.

5.) Dodds Bank-Boje auf der S.-Seite des Canals circa 6·5 Meilen ober Queensferry.

6.) Hen and Chickens-Boje auf der N.-Seite des Canals circa 8 Meilen ober Queensferry.

Farbe und Form der Bojen bleibt wie bisher. North Craig- und Gunnet Ledge West-Bojen, welche derzeit besondere Toppzeichen führen, werden nach Durchführung des Wechsels das gewöhnliche Leuchtbojen-Toppzeichen erhalten.

7.) Zur selben Zeit soll auf der Bimar (Beamer) Rock-Bake bei Queensferry ein **festes** Feuer eröffnet werden.

Notice to Mariners 186 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Firth of Forth Nr. 114 a (1, 2, 3), Nr. 114 b (1, 2, 3, 4, 7), Nr. 114 c (5, 6, 7), St. Abbs head to Aberdeen Nr. 1407 (1, 2, 3, 4, 7), Scotland, east coast, with plan of the head of Firth of Forth Nr. 2397 a (1, 2, 3, 4, 7). — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885, Seite 228—230, 238, 241, 204, 232. — British Island Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 306*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — New-York

207 Änderung der Betonnung im Main channel — New York.

767. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 22/207—1892.

In der Betonnung des Bayside range cut, Main Channel, zu New-York haben folgende Änderungen der Betonnung stattgefunden:

1.) Die *schwarze Klapp*boje „*B 1*" wurde auf 9·1 m (30 Fuß) Wasser verlegt und liegt derzeit unter den Peilungen:

Hook beacon	SW.zW.¼W.
Leuchthurm von Dry Romer shoal	NW.½W.

in beiläufig

40° 29′ 10″ N.-Breite und
73° 58′ 20″ W.-Länge.

2.) *Rothe Kegel*boje „*B 2*" mit *Spiere* und *Quadrat* wurde auf 8·2 m (27 Fuß) Wasser verlegt, und liegt gegenwärtig unter den Peilungen:

Hook beacon	SW.¾W.
Leuchtthurm von Dry Romer shoal	NW.⅝W.

in beiläufig

40° 29′ 20″ N.-Breite und
73° 58′ 30″ W.-Länge.

3.) *Schwarze Klapp*boje „*B 3*“ wurde auf $10 \cdot_1$ m (33 Fuß) Wasser verlegt und liegt nunmehr unter den Peilungen:

Hook beacon	SW.zW.$^1/_8$W.
Leuchtthurm von Dry Romer shoal	NW z N.$^1/_8$N.

in beiläufig

40° 28′ 50″ N.-Breite und
73° 59′ 15″ W.-Länge.

4.) Die *rothe* Boje „*B 4*“ wurde eingezogen. (Siehe K. f. S. $^6/_{66}$—1892.)

Notice to Mariners 182 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 132.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 756. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^6/_{66}$—1892.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Mozambique

208 Bemerkungen über den Kilimán-Fluss.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Africa Pilot, 3. Theil*“; Nr. 115, Auflage 1890. — K. f. S. $^{22}/_{208}$—1892.

Commander *F. Finnis* vom königl. britischen Schiff SWALLOW berichtet über den Kilimán- (Quilimane-) Fluss, wie folgt:

Die Einfahrt in den Kilimán Fluss und Militáo channel wird durch sieben fortlaufend nummerierte Bojen bezeichnet, von welchen Nr. 1, 2, 6 und 7 *Steuerbord-*, Nr. 3, 4 und 5 *Backbord*-Bojen sind. Die Lage dieser Bojen ist folgende:

„*Nr. 1*“ (große *schwarze Kegel*boje, von See leicht ausnehmbar) liegt unter der Peilung: Tangalane point flagstaff, ... $2 \cdot_4$ Meilen N.

„*Nr. 2*“ (*Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff, ... $1 \cdot_2$ „ N.$^5/_8$W.

„*Nr. 3*“ (*Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff, ... $0 \cdot_8$ „ NO.$^1/_8$N.

„*Nr. 4*“ (*Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff, ... $1 \cdot_2$ „ SO.zO.$^1/_8$O

„*Nr. 5*" (*Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff. . . . . 1·9 Meilen OSO.

„*Nr. 6*" (*Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff . . . . 2·8 „ O.zS.7/8S.

„*Nr. 7*" (*rothe Klapp*boje) unter der Peilung: Tangalane point flagstaff . . . . 3·4 „ O.zS.1/2S.

Bemerkung. — Ausserhalb der Barre soll demnächst eine *schwarz* und *weiß wagrecht gestreifte Kugel*boje als Ansegelungsboje ausgelegt werden. Die Bojen im Olinda channel wurden eingezogen (siehe K. f. S. 44/1243 — 1889). Die Bake auf Tangalane point und die Leitbaken für den Militáo channel wurden abgebrochen.

Der Flaggenstock auf Tangalane point, von welchem das **feste** Feuer gezeigt wird, ist gut ausnehmbar; nebenan befindet sich ein Leuchtthurm im Bau.

Swallow fand beim Passieren der Barre 5·5 m (18 Fuß) Minimaltiefe bei Dreiviertel-Flut. Bei Benützung des Militáo channel ist auf den Umstand Bedacht zu nehmen, dass der Flutstrom stark gegen die Pequena-Bank setzt.

Der auf dem Plane Nr. 650 angesetzten Warnung ist hinzuzufügen: „Buoys not to be relied on".

Segelanweisung. — Beim Einlaufen in den Kilimán-Fluss bringe den Flaggenstock auf Tangalane point in die Peilung N. 1° O. und wenn die Boje „*Nr. 1*" vorne ein wenig an St. B. erscheint, so verfolge obige Peilung als Curs insolange bis Boje „*Nr. 1*" auf etwa 1/2 Kabel Entfernung St. B. dwars kommt. Dwars von der Boje „*Nr. 2*" ändere den Curs nach N. 19° W. welcher im Fahrwasser neben den Bojen „*Nr. 3* und *4*" vorbeiführt; nach Dublieren der Boje „*Nr. 4*" steuere gegen das gut sichtbare ziegelgedeckte Haus auf dem W.-Ufer, Boje „*Nr. 5*" an B. B., Bojen „*Nr. 6*" und „*Nr. 7*" an St. B. lassend (Letztere in einer Distanz von mindestens 1 1/2 Kabeln) und halte endlich gegen den Ankerplatz bei der Stadt ab. Das tiefste Wasser befindet sich auf circa 1 Kabel vom W.-Ufer.

Warnung. — Da die Bänke beständigen Veränderungen unterliegen, gelten diese Anweisungen nur für kurze Zeit.

Notice to Mariners 181 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Plan of Kilimán river, on sheet Nr. 650. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Africa Pilot, 3. Theil; Nr. 115, Auflage 1890, Seite 29—32.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 1. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Africa Pilot, 3. Theil*"; Nr. 115, Auflage 1890. — K. f. S. 28/491—1891.

OSTASIEN

Östliches Meer — Südostküste von China

209 Änderung der Betonnung im South channel — Yang tse-Mündung.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
K. f. S. 22/209—1892.

Infolge Änderung des Strombettes im South channel, Yang tse-Mündung, hat daselbst nachfolgende Änderung in der Betonnung stattgefunden:

1.) Kiu Toan-Leuchtschiff wurde gegen die SO.-Spitze von Block-House-shoal verlegt und liegt derzeit unter der Peilung: Kiu Toan-Beacon 3·3 Meilen S. 66° W. in beiläufig

31° 17′ 10″ N.-Breite und
121° 47′ 25″ O.-Länge.

(Siehe „Supplement to china Sea Directory, 3. Band"; Nr. 125, Auflage 1891, Seite 86, 87.)

2.) Die untere Boje des Middle Ground (schwarz, mit schwarzem Korb) liegt gegenwärtig unter der Peilung: Bake auf House island 3·6 Meilen N. 13° W. in beiläufig

31° 12′ 50″ N.-Breite und
121° 52′ 25″ O.-Länge

und bezeichnet die SW.-Seite des Fahrwassers.

3.) Die obere Boje des Middle Ground (schwarz, mit schwarzem Korb) liegt derzeit unter der Peilung: Kiu Toan-Beacon 2·2 Meilen S. 10° W. in beiläufig

31° 18′ 0″ N.-Breite und
121° 44′ 20″ O.-Länge

und bezeichnet das NW.-Ende dieses Grundes.

4.) Unter der Peilung: Kiutoan small Beacon 2·9 Meilen S. 85° W. wurde eine *rothe* Boje mit *schwarzem Korb* und der Aufschrift „*South-east Knoll*" ausgelegt, zur Kennzeichnung der SÖ.-lichsten einer Reihe von Erhebungen, die sich an der SW.-Seite von Block House shoal gebildet haben.

Beiläufige Lage:

31° 19′ 30″ N.-Breite und
121° 42′ 20″ O.-Länge.

Warnung! Schiffe sollen nicht NÖ.-lich des Kiu Toan-Leuchtschiffes passieren.

Notice to Mariners 180 — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to the Yang tse kiang Nr. 1602. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 422—424. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 435.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 23

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 4. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

210 Kennzeichnung der Tognola-Riffe — Teodo-Bai.

828. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 23/210—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes Kerka, k. und k. Corvetten-Capitäns *Carl Hnatek*, wurde beim NW.-Ende der dem Eilande Stradioto vorgelagerten Riffe Tognola, in 11 m Wassertiefe, eine aus einem viereckigen Holzfloss bestehende Treibbake mit $2{\cdot}_5$ m hoher, *roth* und *weiß* gestreifter *Stange* ausgelegt, welche als Toppzeichen eine aus zwei *weißen*, senkrecht auf einander stehenden Kreisscheiben gebildete *Kugel* trägt.

Die Bake liegt unter den Winkeln:

Kirche S.-Luca		$42{\cdot}_5°$
Kirche auf dem Eilande Otok	$95{\cdot}_0°$	
Haus Ramadanović (Tripković)		$27{\cdot}_5°$
Haus Luković		

Die Anlaufslinien „Haus Ramadanović-Treibbake" beziehungsweise „Kirche Niković-Treibbake" führen frei von den Riffen.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Golf von Cattaro Nr. 3347 & 3434. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 402.

Frankreich — Insel Corsica

211 Leuchtfeuer auf der Spitze Senetose.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. $^{23}/_{211}$—1892.

Am 15. Mai 1892 wurde auf der Spitze Senetose, an der SW.-Küste der Insel Corsica, in beiläufig

41° 33′ 55″ N.-Breite und
8° 47′ 30″ O.-Länge

ein **Funkel**feuer von *5 Secunden* mit **rothem** Sector eröffnet.

Vor und nach den Blinken finden vollständige Verfinsterungen statt. Der rothe Sector von 22°, zwischen den Peilungen N. 32° W. und N. 54° W. kennzeichnet die Monachi-(Les Moines)-Klippen.

Dieser Sector wird durch die Spitze Latonicci a theilweise geblendet.

In einem Sector von circa 2°, zwischen N. 30° W. und N. 32° W. erscheinen die Blinke *abwechselnd* roth und weiß, um die Seefahrer vor dem gefährlichen Sector zu warnen. *Linsen*-Leuchtapparat, 4. Ordnung. Höhe des Feuers über der See 50 m (164 Fuß); Sichtweite des rothen Lichtes **14**, jene des weißen **19** Meilen. Das Leuchtfeuergebäude besteht aus 2 Thürmen, zwischen welchen sich das Wärterhaus befindet.

Notice to Mariners 196 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Island of Corsica Nr. 1131 und Mediterranean Sea Nr. 449 & 2158a. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 141. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; das Leuchtfeuer Nr. 205*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

212 Änderung des Leuchtfeuers auf der Klippe La Teignouse — Bai von Quiberon.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{23}/_{212}$—1892.

Am 1. Mai l. J. wurde das feste Feuer mit Blinken nach 3 Minuten auf der in beiläufig

47° 27′ 30″ N.-Breite und
3° 20′ 30″ W.-Länge

liegenden Klippe La Teignouse in ein **rothes Funkel**feuer von *5 Secunden* umgeändert.

Notice to Mariners 187 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bourgneuf to Ile de Groix Nr. 2646, Bay of Biscay Nr. 1104. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of France etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 73. — West Coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 237.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

213 Untiefe an der Tees-Mündung gekennzeichnet.

99. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{23}/_{213}$—1892.

Zur Kennzeichnung der im Vorjahre bei der Mündung des Tees-Flusses aufgefundenen 13 Fuß-Untiefe (siehe Hydrographische Nachricht $^{45}/_{197}$—1891) ist auf 7 m (23 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser eine *rothe Kegel*boje mit *Stange* und *Kugel* und der Aufschrift „*Seaton*", circa 1 Kabel Ö.-lich von der Untiefe, unter folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Fairway-Boje 2·5 Kabeln . . . . SO.zO$^1/_2$O.
South Gare-Leuchtthurm . . . . S.$^1/_8$O.

Beiläufige Lage:

54° 39′ 40″ N.-Breite und
1° 8′ 10″ W.-Länge.

Notice to Mariners 192 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tees bay Nr. 2567 und Flamborough head to Hartlepool Nr. 1191. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 101.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Nordküste von Südamerika — Columbien

214 Bemerkungen über Savanilla.

24. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to West India Pilot, 1. Band*"; Nr. 57, Auflage 1889. — K. f. S. $^{23}/_{214}$—1892.

Laut Mittheilung des königl. britischen Viceconsuls zu Barranquilla erstreckt sich von der Spitze Belillo auf der N.-Seite des Hafens von Savanilla eine Sandzunge in SSW.-licher Richtung, deren äußeres Ende unter folgenden Peilungen liegt:

Leuchtthurm auf Belillo point 4$^3/_4$ Kabeln . . . . . . NO.zN.$^1/_2$N.
Leuchtthurm auf Cupino beach . . . . SO.$^5/_8$O.

Diese Sandzunge ist in weiterer Ausbreitung begriffen.

In Puerto Colombia auf der S.-Seite des Hafens von Savanilla ist ein Damm im Bau, von welchem gegenwärtig circa 3·5 Kabeln (700 Yards) vollendet sind. Der neue Damm erstreckt sich in WNW.-licher Richtung vom alten und wird, wenn ausgebaut, eine Länge von 7 Kabeln haben.

Notice to Mariners 189 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Savanilla harbour Nr. 2259. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to West India Pilot, 1. Band; Nr. 57, Auflage 1889, Seite 23, 24.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Java-See

215 Leuchtboje zu Surabaya verändert.

213. ERGÄNZUNG ZU: „*Indian Archipelago, etc. Directions*"; Nr. 79, Auflage 1889. — K. f. S. $^{23}/_{215}$—1892.

Das feste Feuer der beim NW.-Ende der Tongue-Untiefe in der Surabaya-Straße ausliegenden Leuchtboje ist in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *fünf Secunden* sichtbar, *fünf Secunden* verfinstert, umgeändert worden.

Notice to Mariners 197 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Surabaya strait, on sheet Nr. 934. — *Nautische Hilfsbücher:* Indian Archipelago etc. Directions; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 662.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Victoria

216 Betonnung etc. zu Port Phillip.

187. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. — K. f. S. $^{23}/_{216}$—1892.

Die Regierung von Victoria gibt über Port Phillip folgendes bekannt:

1.) Nicholson Knoll an der S.-Seite des South Channel, NÖ.-lich von der Quarantaine-Station, ist abgebaggert und sind die beiden diese Untiefe bezeichnenden schwarz und weiß carrierten Bojen eingezogen worden.

2.) NÖ.-lich von der bestandenen Nicholson-Untiefe hat sich eine kleine Bank gebildet; dieselbe ist durch eine *schwarz* und *weiß* wagrecht *gestreifte Kegel*boje markiert, welche unter folgenden Peilungen ausliegt:

Dammkopf zu Portsea 1·1 Meile . . . . S.zW.$^3/_8$W.
Flaggenstock auf Observatory point . . . . W.$^7/_8$S.

3.) Der äußere und innere Hafen von Geelong sind durch einen engen, auf 6·1 m (20 Fuß) Tiefe ausgebaggerten Canal, dessen N. Ende durch Pricken bezeichnet ist, miteinander verbunden worden.

Notice to Mariners 198 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Phillip entrance Nr. 2747a (1, 2), Port Phillip Nr. 1171a (1, 2), Port Phillip Nr. 1171b (3), Geelong harbour Nr. 2731 (3). — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 316, 341.

437. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 23/211—1892.

205*	**Senetose,** Spitze	41 34 8 47	**Funkel**feuer von *fünf Secunden* mit **rothem** Sector von N. 32° W. bis N. 54° W. über die Monachi-Klippen. Von N.30° W. bis N.32° W. **weiß** und **rothes Funkel**feuer. — DIV. — Zwei Thürme, dazwischen Wärterhaus.	**19** **14**	50·0

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 24

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 11. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Insel Sicilien

217 Änderung der Charakteristik des Leuchtfeuers auf Punta Gavazzi — Insel Ustica.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. —
K. f. S. 24/217—1892.

Am 26. Juni l. J. wird das auf der Spitze Gavazzi der Insel Ustica in beiläufig

38° 41′ 30″ N-Breite und
13° 9′ 7″ O-Länge

gelegene feste Feuer mit Blinken nach je zwei Minuten, in ein **festes** Feuer mit **Blinken** nach *jeder Minute* (Dauer der Blinke *viereinhalb Secunden*) verändert werden. Beleuchtungswinkel und Sichtweite bleiben wie früher.

Avviso ai Naviganti 76 — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ustica island Nr. 168, Sardinia to Malta etc. Nr. 165, Cefalù to Mazzara Nr. 170. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 353. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884; die Leuchtfeuer Nr. 365.

Frankreich — Insel Corsica

218 Nachtsignale für das Einlaufen in Bastia.

3. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band“*; Nr. 10, Auflage 1891. — K. f. S. $^{24}/_{218}$—1892.

Für das Einlaufen der Schiffe in Port St. Nicolas, Bastia, bestehen folgende Nachtsignale, welche an einem auf der seewärtigen Ecke des Wellenbrechers errichteten Maste gehisst werden:

1.) Ein **weißes** Licht bedeutet, daß die Schiffe einlaufen können.

2.) Ein **rothes** Licht bedeutet, daß das Einlaufen gefährlich ist.

3.) Ein **grünes** Licht bedeutet, daß die Einfahrt vorübergehend gesperrt ist und daß die Schiffe zu warten haben, bis eines der beiden vorerwähnten Lichter gezeigt wird.

4.) Ein **grünes** Licht oberhalb eines **rothen** bedeutet, daß sich die Schiffe dem gelegentlich der Ankunft von Dampfern in der Einfahrt stationierten Boote auf Preidistanz nähern sollen.

Schiffe, die damit in Verkehr zu treten wünschen, hissen ein **weißes** Licht über einem **rothen**.

Notice to Mariners 202 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Bastia Nr. 1166 und Bastia, on sheet of plans Nr. 1126.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band; Nr 10, Auflage 1891, Seite 7.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

219 Änderung der Nab rock-Boje — Spithead.

2. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Channel Pilot, 1. Theil“*; Nr. 114, Auflage 1891. — K. f. S. $^{24}/_{219}$—1892.

Die bei Nab rock in beiläufig

50° 41′ 30″ N-Breite und
1° 2′ 0″ W-Länge

ausliegende schwarze Kegelboje soll binnen kurzem mit *Stange* und *zwei Kugeln* versehen werden.

Notice to Mariners 211 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Spithead Nr. 2050, Owers to Christchurch Nr. 2045 und Portland to Owers Nr. 2450. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Channel Pilot, 1. Theil Nr. 114, Auflage 1891, Seite 32.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Schottland

220 Einziehung der Boje bei Scurdy rocks — Montrose-Hafen.

46. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885. — K. f. S. $^{21}/_{220}$—1892.

Die an der Einfahrt des Hafens von Montrose, zur Kennzeichnung der Sturdy rocks, in ganz beiläufig

56° 42′ N-Breite und
2° 25′ W-Länge

ausgelegene schwarze Kegelboje ist eingezogen worden.

Notice to Mariners 207 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Montrose harbour Nr. 1444, Firth of Tay to Aberdeen Nr. 1408 und Scotland, east coast, with plan of Montrose harbour Nr. 2397 a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885, Seite 153.

Ostküste von Großbritannien — England

221 Nebelsignal auf dem Leuchtschiffe Girdler verändert — Themse-Mündung.

100. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{24}/_{221}$—1892.

Am 1. Juni 1892 wurde auf dem Leuchtschiffe Girdler anstatt des Gong ein Handnebelhorn eingeführt, mit welchem bei nebeligem oder unsichtigem Wetter in *jeder Minute zwei* rasch aufeinanderfolgende Töne *(hoch, tief)* von je *zwei Secunden* Dauer abgegeben werden. Der Ton des Handnebelhorns ähnelt jenem einer Sirene, doch ist er bedeutend schwächer.

Beiläufige Lage des Leuchtschiffes:

51° 29′ 10″ N-Breite und
1° 6′ 10″ O-Länge.

Notice to Mariners 199 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* North Foreland to the Nore Nr. 1607, North Foreland to Orford ness Nr. 1610 und English channel Nr. 2675 c. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 339. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 131.

222 Änderung der Beleuchtung und Lage des Leuchtschiffes Leman and Ower.

101. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{24}/_{222}$—1892.

An Stelle des bisherigen weißen Gruppenblinkfeuers wurde auf dem Leuchtschiffe Leman and Ower ein **weiß** und **rothes Gruppenblink**feuer eröffnet. Dasselbe zeigt alle *fünfundvierzig Secunden drei* rasch auf einander folgende Blinke in nachstehender Ordnung: Weisser Blink $2^1/_2{}^s$, Verfinsterung 6^s, rother Blink $2^1/_2{}^s$, Verfinsterung 6^s, weißer Blink $2^1/_2{}^s$, Verfinsterung $25^1/_2{}^s$.

Gleichzeitig wurde das Leuchtschiff 2 Meilen nach WNW verlegt und liegt jetzt auf 31 m (17 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

North east Ower-Boje 2·5 Meilen . . . . NOzN$^1/_8$N
North west Leman-Boje . . . . W$^7/_8$N

in beiläufig

53° 8′ 40″ N-Breite und
1° 59′ 0″ O-Länge.

Die „Watch buoy" wurde nach 5 Kabeln NO$^3/_8$N vom Leuchtschiffe verlegt.

Notice to Mariners 200 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Notice to Mariners 19 — Trinity House, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Orford ness to Blakeney Nr. 1630 und North sea Nr. 2339, 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 213. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 181.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

223 Änderung des Leuchtfeuers auf Monomoy point.

768. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{24}/_{223}$—1892.

Am 25. Mai 1892 wurde das bis dahin feste Feuer auf der Spitze Monomoy in beiläufig

41° 33′ 30″ N-Breite und
69° 59′ 45″ W-Länge

mit einem **rothen** Sector versehen, welcher sich über einen Bogen von 13° zwischen den Peilungen S 75° W und S 88° W erstreckt. Die N-liche Grenze

dieses Sectors führt über die selbstthätige Signalboje des North-east channel, die S-liche über die Glockenboje bei Broken part of Pollock Rip.

Notice to Mariners 210 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Monomoy or Old Stage harbour Nr. 2489, Nantucket shoals to Block island Nr. 2890 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 68. — Eastern coasts of North America etc., Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 593.

Vereinigte Staaten — Connecticut

224 Einziehung der Luddington rock-Boje — New Haven harbour.

Die bei Luddington rock, Einfahrt des Hafens von New Haven, in beiläufig

41° 13′ 50″ N-Breite und
72° 55′ 30″ W-Länge

ausliegende schwarz und roth wagrecht gestreifte Boje wurde eingezogen, da der im Bau befindliche SW-Wellenbrecher bereits bis zu dieser Klippe reicht.

Notice to Mariners 203 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* New Haven harbour, on sheet Nr. 2479, Long Island sound Nr. 2755 und Block Island to Great Egg harbour Nr. 2480.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Insel Cuba

225 Bemerkungen über Port Matanzas.

172. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{24}/_{225}$—1892.

Captain *Frederick Rodgers*, Commandant des Vereinsstaaten-Schiffes Philadelphia berichtet über Port Matanzas an der N-Küste von Cuba, wie folgt:

1.) Die Untiefen im Hafen sind nur bei völlig glatter See auszunehmen.

2.) An der S-Seite der Stony-Bank ist eine *rothe Kegel*boje auf 14·$_6$ m (8 Faden) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt worden:

S-Seite der San Juan-Mündung . . . . WzS$^3/_8$S
Mitte vom Castell San Severino, 6 Kabeln . . . . NW$^1/_4$W (W-lich).

3.) Eine Untiefe mit 5 m ($2^3/_4$ Faden) Wasser oberhalb liegt unter den Peilungen:

S-Seite der San Juan-Mündung . . . . W$^3/_4$S
Mitte vom Castell San Severino, 6·5 Kabeln . . . . NWzN$^3/_4$N.

4.) Die Fluthöhe ist gering, bei starken ONO-Winden erreicht sie 1·2 m (4 Fuß).

Bemerkung. — Nach Angabe des Regierungslotsen liegen in der Mitte des Hafens mehrere Untiefen, die in der Karte nicht verzeichnet sind; auch ist das Wasser im innersten Theil des Hafens seichter als die Karte angibt.

Notice to Mariners 204 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Matanzas, with plan of anchorage Nr. 415. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 465, 466.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Südküste von Afrika — Capcolonie

226 Wrack westlich vom Cap Agulhas.

16. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot“;* 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{21}/_{226}$—1892.

Der Dampfer Alcestis collidierte auf der Fahrt nach Mauritius mit einem circa $2^3/_4$ Meilen SWzW$^5/_8$W vom Leuchtthurm auf Cap Agulhas in beiläufig

34° 51′ S-Breite und
19° 58′ O-Länge

liegenden Wrack und sank in 31 m (17 Faden) Wasser, circa 5·5 Meilen W$^5/_8$N vom Orte der Collision in

(P. approx.) 34° 50′ 30″ S-Breite und
19° 51′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 208 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dyer island to Struys bay Nr. 2572, Table bay to cape Agulhas Nr. 2082 und Hondeklip bay to Port Natal Nr. 2095. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 71, 77.

438. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere*"; 2. Theil Nr. 122, Auflage 1884. — K. f. S. 21/217 — 1892.

365	**Ustica,** Insel	Spitze Gavazzi 38 41 13 9	**Festes** Feuer mit **Blinken** nach *jeder Minute*, Dauer der Blinke 4½ˢ. Beleuchtungswinkel 248°, von S 14° W über S bis N 54° W. — DIV. — Thurm kegelstutzförmig, weiß, 28 m hoch mit angebautem Wächterhause.	**10**	40·0

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 25

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 18. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

227 **Bemerkungen über Portland harbour.**

13. ERGÄNZUNG ZU: *„Channel Pilot“*; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{25}/_{227}$—1892.

Vor kurzem ist in Portland harbour ein Damm von $5{\cdot}_2$ Kabeln (1050 Yards) Länge erbaut worden, dessen Kopf in $6{\cdot}_7$ m (22 Fuß) Wasser $W^1/_8S$ vom Leuchtthurm auf dem Ende des Wellenbrechers und $6{\cdot}_7$ Kabeln (1360 Yards) $SzO^3/_8O$ vom Castell Sandsfoot liegt. Von hier erstreckt sich der Damm in der Richtung $W^5/_8N$ bis zum Ufer.

Der Kopf des Dammes wird zeitweilig durch ein **grünes** Licht markiert.

In 2, 3, beziehungsweise 4 Kabeln Entfernung $N^7/_8O$ vom Kopfe dieses Dammes wurden 3 Torpedo-Lancierscheiben verankert, welche zur Nachtzeit, wenn angängig, durch je ein **weißes** Licht gekennzeichnet werden sollen.

Warnung! Man soll trachten mit seinem Schiffe nicht W-lich von der Linie „Spitze The Nothe — Kopf des neuen Dammes“ zu gerathen; des

Nachts soll das **grüne** Licht auf dem Kopfe des neuen Dammes nicht S-licher als SWzS$^1/_2$S gepeilt werden.

Notice to Mariners 214 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Portland harbour Nr. 2268 und Weymouth and Portland Nr. 2255. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 144, 145. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 33*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Südostküste von Neuschottland

228 Errichtung einer Nebelsignalstation auf Chebucto head — Ansegelung von Halifax.

80. ERGÄNZUNG ZU: „*Nova Scotia and Fundy Bay Directions*“; Nr. 50, Auflage 1885. — K. f. S. $^{25}/_{228}$—1892.

Am 1. Juni 1892 ist auf dem Vorgebirge Chebucto, an der W-Seite der Hafeneinfahrt von Halifax, in beiläufig

44° 30′ N-Breite und
64° 31′ W-Länge

eine Dampfnebelpfeife errichtet worden. Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter wird damit in jeder Minute *ein* Signal von *10 Secunden* Dauer abgegeben werden.

Das Nebelsignal-Gebäude ist aus rothen Backsteinen erbaut und steht unterhalb des Leuchtthurms, 53 m vom Strande entfernt. Die Nebelpfeife befindet sich in 22 m (73 Fuß) Höhe über der See.

Notice to Mariners 213 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approach to Halifax Nr. 2320, Mars head to Shut-in island Nr. 2410, Sambro head to cape Canso Nr. 729, St. Johns to Halifax Nr. 2666 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* Nova Scotia and Fundy Bay Directions; Nr. 50; Auflage 1885, Seite 88. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 386.

Vereinigte-Staaten — Connecticut

229 Änderung des Nebelsignals auf dem Leuchtthurme von Penfield reef — Long Island Sound.

770. ERGÄNZUNG ZU: *East Coast of the United States Directions"*; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{25}/_{229}$—1892.

Seit dem 31. Mai 1892 werden auf dem Leuchtthurme von Penfield reef an Stelle der Nebelsignale mit der Glocke bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Signale mit einer Nebeltrompete abgegeben und zwar alle *20 Secunden* ein Signal von *3 Secunden* Dauer.

Die Nebelglocke wurde belassen, um damit im Falle einer Havarierung der Trompete in der früheren Weise signalisieren zu können.

Geographische Lage:

41° 7′ N-Breite und
73° 13′ W-Länge.

Notice to Mariners 215 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Black Rock and Bridgeport harbours Nr. 2479, Long Island sound Nr. 2755, Block Island to Great Egg harbour Nr. 2480 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 107. — Eastern Coast of North America, etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 679.

Vereinigte-Staaten — Maryland

230 Bemerkungen über die Chesapeake Bai.

771. ERGÄNZUNG ZU: *„East Coast of the United States Directions"*; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{25}/_{230}$—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Aurora, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* sind nachfolgende Angaben über die Chesapeake Bai zu entnehmen:

1.) Beim Anlaufen der Chesapeake Bai wird das Erkennen des Caps Henry durch den alten Leuchtthurm, der beiläufig SW$^{3}/_{4}$W hinter dem neuen, auf einer kleinen Anhöhe steht, wesentlich erleichtert.

2.) Das Leuchtschiff von Smith Island shoal trägt die Nummer **49** und nicht, wie im Leuchtfeuerverzeichnisse angegeben, 46.

3.) Lotsen für die Chesapeake Bai sind bei Cap Henry stets zu haben, doch sind selbe nur für die Fahrt nach Baltimore und Norfolk verlässlich.

4.) Die Bezeichnung des Fahrwassers in der Chesapeake Bai ist auf der Karten der britischen Admiralität ganz unverlässlich.

5.) In den Hafen von Annapolis führt ein Canal, den Schiffe bis zu $6 \cdot_7$ m (22 Fuß) benützen können. Über Ersuchen stellt der Commandant der Vereinigten-Staaten-Akademie einen Lotsen zur Verfügung.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher;* East coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 162. Eastern Coasts of North Amerika etc. Lights List; Nr. 156; Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 768 a.

OSTASIEN

Ostsibirische Gewässer — Kurilen

231 Leuchtfeuer auf Keramoi Saki — Insel Kunashiri — Yezo-Strasse.

260. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“*; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{25}/_{231}$ — 1892.

Am 15. Mai 1892 ist auf dem S-Ende der Insel Kunashiri, auf Keramoi Saki (Keramui Misaki) in beiläufig

43° 40′ N-Breite und
145° 31′ O-Länge

ein **Blink**feuer, alle *15 Secunden* ein Blink, eröffnet worden. Dasselbe befindet sich $13 \cdot_7$ m (45 Fuß) über der See und ist über einen Bogen von 302°, zwischen den Peilungen S 11° O über O und N bis S 47° W auf **12** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Der $12 \cdot_2$ m (40 Fuß) hohe Leuchtthurm ist aus Holz erbaut, achteckig, schwarz und weiß wagrecht gestreift.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden in jeder Minute 12 Glockenschläge abgegeben.

Bemerkung. — In den Monaten Jänner und Februar wird das Feuer nicht unterhalten und werden keine Nebelsignale gemacht.

Notice to Mariners 220 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Yezo island Nr. 452, Kuril islands Nr. 2405 und North-west Pacific ocean Nr. 2459. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 618. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 553b.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Neu-Georgien

232 Glockenboje bei Sand Heads — Fraser River-Mündung — Georgia-Strasse.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. 25/232—1892.

Bei Sand Heads, an der Mündung des Fraser-Flusses, ist eine *rothe Glocken*boje mit *Stange* und *Kugel*, welch letztere circa 5 m (16 Fuß) über die Meeresfläche ragt, ausgelegt worden. Die Boje liegt auf 44 m (24 Faden) Wasser in

49° 7′ 5″ N-Breite und
123° 17′ 55″ W-Länge.

(Siehe Hydrographic Notice Nr. 2, Jahrgang 1891, Seite 8.)

Notice to Mariners 212 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fraser river Nr. 1922 Strait of Georgia Nr. 579, Haro and Rosario straits Nr. 2689 und Vancouver island Nr. 1917. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 133, 134.

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

233 Zerstörung der Bake auf dem Eilande Castle — Barclay Sound.

26. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. 25/233—1892.

Laut Mittheilung des Commander *C. R. Wood* vom königl. brititischen Schiffe Daphne ist die Bake auf dem Eilande Castle zerstört worden.

Geographische Lage:

48° 57′ 30″ N-Breite und
125° 23′ 0″ W-Länge.

Folgende Bemerkung ist auf die britische Admiralitäts-Karte Nr. 592 zu setzen: „The beacons are not always to be relied on".

Notice to Mariners 219 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Barclay sound Nr. 592. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 289.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

234 **Leuchtfeuer auf der Insel Pajaros.**

176. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot“*; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{25}/_{234}$ — 1892.

Am 1. April 1892 ist auf dem N-lichsten der Pajaros-Inseln in beiläufig

29° 32′ 40″ S-Breite und
71° 34′ 25″ W-Länge

ein **festes** Feuer mit **Blinken** *nach jeder Minute* eröffnet worden. Es befindet sich 45 m (148 Fuß) über der See und ist auf **18** Meilen sichtbar.

In der Peilung N 50° O wird das Feuer von einem Felsen verdeckt, jedoch nur dann, wenn man weniger als 1 Meile von der Insel entfernt ist.

Der Leuchtthurm ist cylindrisch, 13·5 m (44 Fuß) hoch, aus Eisen erbaut, weiß angestrichen und steht in ungefähr 3·5 Kabeln Entfernung vom N-Ende der Insel.

Notice to Mariners 217 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Maitencillo to Herradura Nr. 1287, Melbourne to cape Horn Nr. 789 und Cape Horn to cape Corrientes Nr. 786. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 322. — South America etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 110*.

Neu eingeführte nautische Hilfsbücher.

1.) **Admiralty List of Lights, part IV, (The Mediterranean, Black, Azov and Red Seas), Nr. 152, Auflage 1892.**

Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere, II. Theil Nr. 122, Auflage 1884.

2.) **Faeroe Islands Pilot, Nr. 43, Auflage 1891.**

Hiedurch außer Wirksamkeit gesetzt: Information relating to harbours, tides and weather in the Faeroe Islands, Nr. 45, Auflage 1891, Seite 26—34.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 26

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 25. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

235 Änderung der Leuchtfeuer auf dem Wellenbrecher in Fiume.

Laut Mittheilung der königl. ungarischen Seebehörde zu Fiume ist die Höhe der auf dem Wellenbrecher Maria Theresia in Fiume befindlichen Leuchtfeuer verändert worden; das obere weiße Feuer ist gegenwärtig 15·7 m, das untere rothe 12·7 m über der See.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Golf von Fiume Nr. 3412.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; 1. Theil Nr. 121, Auflage 1887; das Leuchtfeuer Nr. 74.

Jonisches Meer — Südküste von Griechenland

236 Hafenfeuer in Koroni — Golf von Kalamata.

29. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. 26/236—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Radetzky, k. und k. Linienschiffs-Capitäns *August von Almstein* zufolge brennt auf dem Kopfe des Hafendammes von Koroni ein **festes rothes,** auf ungefähr **3** Meilen sichtbares Feuer, welches das Anlaufen dieses, bei schweren W-lichen Winden sehr empfehlenswerthen Ankerplatzes zur Nachtzeit wesentlich erleichtert.

Geographische Lage:

36° 48′ N-Breite und
21° 58′ O-Länge.

Zu berichtigen: *Seekarten:* West coast of Morea etc. with plan of Koroni anchorage Nr. 207 und Venetico to cape Malea Nr. 1685. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 448. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 763 b.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Vereinigte Staaten — Küste von Florida

237 Änderung der Betonnung des Hafens von Key West.

173. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*": 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. 26/237—1892.

In der Betonnung des Hafens von Key West sind folgende Änderungen eingetreten:

1.) Die 6·4 m- (21 Fuß-) Stelle W-lich vom Fort Taylor ist durch eine *rothe* Boje *(Nr. 8)* bezeichnet worden. Sie liegt auf 6·4 m (21 Fuß) Wasser unter folgenden Peilungen:

Leuchtthurm von Key West . . . . O 5/8 N
SW-Bastion des Forts Taylor 2·5 Kabeln . . . . SOzO.

2.) Die schwarze Boje *Nr. 11* ist S-wärts verlegt worden und liegt gegenwärtig auf 6·4 (21 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Leuchtthurm von Key West . . . . OzN 1/4 N
SW-Bastion des Forts Taylor 4 1/4 Kabeln . . . . O 1/4 N.

3.) Die schwarze Boje *Nr. 17* liegt gegenwärtig etwa 1 Kabel S 3/4 O von ihrer auf der Karte angegebenen Lage.

Von dieser Boje in der Richtung auf Tift's Observatory zu liegt eine Untiefe mit 4·9 m (16 Fuß) Wasser, die auf der Karte nicht angegeben ist und die sich nahezu bis auf 1/3 der Entfernung von der Boje zum Wharf erstreckt.

Bemerkung. — Laut Angabe der Lotsen sollen in Main ship channel, zwischen der West Triangle-Boje *Nr. 3* und der *schwarz* und *roth* gestreiften Boje mehrere Stellen mit 5·8 m (19 Fuß) Wasser vorkommen.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf Tiefwasser.

Notice to Mariners 221 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Key West harbour and approaches Nr. 2881 und Lower Matacumbe cay to Boca Grande cay Nr. 1098.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 553—555.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Küste von Bengalen

238 Veränderung des Leuchtfeuers auf der Insel Kutabdia aufgeschoben.

128. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. 26/238—1892.

Die Veränderung des Leuchtfeuers auf der Insel Kutabdia (siehe K. f. S. 5/62—1892) wird am 1. Jänner 1893 erfolgen.

Notice to Mariners 222 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Mutlah river to Elephant point Nr. 859.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 196. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 206.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Neuseeland — Nordinsel

239 Leuchtfeuer in Port Napier (Ahuriri.)

9. ERGÄNZUNG ZU: „*New Zealand Pilot*"; Nr. 99, Auflage 1891. —
K. f. S. 26/239—1892.

Am 18. April l. J. ist auf dem Kopfende des Wellenbrechers in Napier (Ahuriri) bluff ein **festes rothes** Feuer eröffnet worden, das dem Bau-Fortschritte entsprechend nach außen verlegt werden wird.

Seefahrer werden ermahnt dem Ende dieses Wellenbrechers guten Seeraum zu geben.

Genäherte Lage:

39° 28′ 30″ S-Breite und
176° 57′ 0″ O-Länge.

Bemerkung. — Da die Lage des Wellenbrechers nicht genau bekannt ist, so ist das Leuchtfeuer in die britischen Admiralitätskarten nicht eingetragen worden.

Notice to Mariners 271 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Ahuriri road and port Napier, on sheet Nr. 2513.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* New Zealand Pilot; Nr. 99, Auflage 1891, Seite 161. — New Zealand etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; Seite 176.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 27

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 2. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Westküste

240 Auslöschung des Leuchtfeuers bei den Bädern Squarci in Livorno.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band*"; Nr. 10, Auflage 1891. — K. f. S. $^{27}/_{240}$—1892.

Am 1. Juni 1892 ist das feste Feuer mit rothem Sector bei den Bädern Squarci in Livorno außer Thätigkeit gesetzt worden (siehe K. f. S. $^{19}/_{494}$—1890).

Notice to Mariners 237 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Leghorn roadstead Nr. 2554. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band; Nr. 10, Auflage 1891, Seite 7. — Mediterranean etc. Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 298 a.

NORDSEE

Südgestade — Küste der Niederlande

241 Einziehung der selbstthätigen Signalboje bei Ymuiden.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{27}/_{241}$—1892.

Im Laufe des Sommers 1892 wird die bei Ymuiden harbour in ungefähr

52° 28′ 30″ N-Breite und
4° 30′ 0″ O-Länge

ausliegende selbstthätige Signalboje eingezogen werden.

Notice to Mariners 234 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Scheveningen to Ameland Nr. 2322 und North Sea Nr. 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 175.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Ostküste von Schweden

242 Auslöschung des Hafenfeuers von Skutskär und Eröffnung eines Leuchtfeuers auf Maderö — Gefle-Bucht.

423. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{27}/_{242}$—1892.

Am 31. Mai 1892 ist das in circa

60° 39′ 15″ N-Breite und
17° 24′ 45″ O-Länge

gelegene Hafenfeuer von Skutskär ausgelöscht worden und soll an dessen Stelle am 1. August 1892 ein **roth** und **weißes Blink**feuer eröffnet werden. Letzteres wird zwischen den Peilungen S 21° O und S 9° O **rothe**, zwischen den Peilungen S 9° O über S bis S 60° W **weiße** Blinke zeigen. Höhe über der See 4 m (13 Fuß); Sichtweite der **weißen** Blinke **6**, jene der **rothen** **4** Meilen. *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Der eiserne Leuchtthurm steht auf einem steinernen Unterbau.

Geographische Lage:

60° 39′ 20″ N-Breite und
17° 24′ 40″ O-Länge.

Jährliche Brennzeit vom 1. April bis 15. Mai und vom 1. August bis 31. December.

Notice to Mariners 232 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* South Quarken to Hornslandet Nr. 2296 und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 282. — Baltic Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 776.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — New-York

243 Änderung der Beleuchtung des Long Island Sound.

772. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 27/243—1892.

Am 31. Mai 1892 sind in der Beleuchtung des Long Island Sound folgende Änderungen eingetreten:

1.) Das in ungefähr

40° 54′ 45″ N-Breite und
73° 29′ 30″ W-Länge

gelegene feste rothe Feuer auf der Untiefe Ö-lich von der Insel Centre (Hog), Oyster Bai (siehe K. f. S. 10/246—1890) ist in ein **festes** Feuer verändert worden, mit einem **rothen** Sector von SOzO½O (Centre island reef und die schwarze Boje Nr. 17 vom Middle ground deckend) über O bis NOzN.

2.) Das in ungefähr

40° 52′ 30″ N-Breite und
73° 44′ 0″ W-Länge

gelegene feste Feuer mit rothem Sector auf Execution rocks (siehe K. f. S. 2/85—1890) ist in ein **weiß** und **rothes Blink**feuer von *dreißig Secunden* umgeändert worden, das in einem Sector von 37°, das ist zwischen den Peilungen NOzN und OzN¾N **roth** ist. Die Grenzen des rothen Sectors entsprechen jenen, die in der K. f. S. 2/85—1890 angegeben wurden.

3.) Das in ungefähr

40° 52′ N-Breite und
73° 44′ W-Länge

befindliche Blinkfeuer auf Sands point, dem NW-Ende von Manhasset neck ist in ein **festes** Feuer umgeändert worden.

Notice to Mariners 226 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Oyster and Huntington bays Nr. 2457 (1), Long island sound Nr. 2755, Block island to Great Egg harbour Nr. 2480 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 123, 107 & 109. — Eastern Coasts of North America, etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 682 a, 686 & 687.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 527 & 501. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 10/246 & 2/35 — 1890.

---

244 Leuchtboje im Main channel — New-York.

773. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 27/244 — 1892.

Am 15. Juni 1892 ist ungefähr 15 m NzO von der South-west spit Boje (rothe Kegelboje mit Stange und Kugel, Nr. 12) eine *rothe Spierenboje* mit **festem rothem** elektrischem Feuer ausgelegt worden. Das Feuer befindet sich 3 m (10 Fuß) über der See und ist auf **2** Meilen sichtbar.

Ungefähre Lage:

40° 28′ 50″ N-Breite und
74° 2′ 30″ W-Länge.

Das elektrische Kabel läuft von der Boje in der Richtung SO⅝S zu einer kleinen Bucht nahe beim NW-Ende von Sandy Hook. Nahe bei dieser Linie ist das Ankern verboten. Um ganz frei vom Kabel zu bleiben ankere man S-lich von der Richtung „Leuchtthurm von Sandy Hook in Linie mit Sandy Hook west beacon".

Notice to Mariners 227 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Approaches to New York Nr. 2491.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 136.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Kleine Antillen — Caraiben-Inseln

245 Änderung des Leuchtfeuers auf dem Fort St. Louis, Hafen Fort de France — Insel Martinique.

174. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
K. f. S. 27/245 — 1892.

Seit dem 1. April 1892 ist das Leuchtfeuer auf dem Fort St. Louis, W-Seite der Hafeneinfahrt von Fort de France, ein **festes rothes** Feuer, sichtbar über einen Bogen von 180°, zwischen den Peilungen N 63° W und S 63° O; über je einen Bogen von 45° zu beiden Seiten des rothen Lichtes gegen das Land zu ist es ein **festes** Feuer.

Linsen-Leuchtapparat.

Das Feuer befindet sich auf einem weißen Gerüste in 8·2 m (27 Fuß) Höhe über der See und ist auf **9** Meilen sichtbar.

Geographische Lage:

14° 36′ 0″ N-Breite und
61° 4′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners 235 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fort de France bay, and harbour, on sheet Nr. 494. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 52. — Islands of the West Indies etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1085.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Victoria

246 Hafenfeuer in Warnambool — Lady Bai.

188. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. —
K. f. S. 27/246 — 1892.

Am 22. März 1892 ist auf dem äußeren Ende des Wellenbrechers zu Warnambool in ungefähr

38° 24′ 15″ S-Breite und
142° 28′ 50″ O-Länge

ein **festes rothes** Feuer eröffnet worden. Es befindet sich auf einem Pfahl, 9 m (30 Fuß) über der See und ist auf **3** Meilen sichtbar.

Notice to Mariners 230 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Lady bay and Warnambool harbour Nr. 2494, Glenelg river to cape Otway, with plan of Warnambool harbour Nr. 1062 und Western approach to Bass strait Nr. 1063.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 286, 287. — Australia etc. Light List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 651.

Südküste von Australien — Insel Tasmanien

247 Leitfeuer im Hafen von Macquarie.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Australia Directory, 1. Band*"; Nr. 120, Auflage 1889. — K. f. S. $^{27}/_{247}$—1892.

Am 1. Juni 1892 sind in der Einfahrt des Hafens von Macquarie folgende Leitfeuer eröffnet worden:

1.) Auf dem Eilande Entrance in ungefähr

42° 11′ 45″ S-Breite und
145° 13′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer 10·4 m (34 Fuß) über der See, das im ganzen Umkreise, wo durch Land nicht gedeckt, auf **11** Meilen sichtbar ist.

Linsen-Leuchtapparat 4. Ordnung.

2.) Auf dem Eilande Bushi (Cap and Bonnet) ein **festes grünes** Feuer 13·7 m (45 Fuß) über der See.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Die Leuchtthürme stehen dort, wo sich früher die Leitbaken befunden haben.

Notice to Mariners 231 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Macquarie harbour Nr. 1629 und Tasmania Nr. 1079. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Australia Directory, 1. Band; Nr. 120, Auflage 1889, Seite 75. — Australia etc. Light List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 808a.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 28

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 9. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — Delaware

248 Änderung einiger Leuchtfeuer im Delaware-Flusse.

774. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{28}/_{248}$—1892.

Am 20. Juni 1892 sind in der Beleuchtung des Delaware Flusses folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Das Leuchtfeuer auf der Untiefe Brandywine in

38° 59′ N-Breite und
75° 7′ W-Länge

ist in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *siebenundzwanzig Secunden* sichtbar, *drei Secunden* verfinstert, umgeändert worden.

2.) Das Leuchtfeuer der Fourteen Feet-Bank in

39° 3′ 0″ N-Breite und
75° 11′ 15″ W-Länge

ist in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *vierzehn Secunden* sichtbar, *drei Secunden* verfinstert, *vierzig Secunden* sichtbar, *drei Secunden* verfinstert, umgeändert worden.

3.) Das Leuchtfeuer von Cross ledge in

39° 9′ 45″ N-Breite und
75° 14′ 30″ W-Länge

ist in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *siebzehn Secunden* sichtbar, *drei Secunden* verfinstert, umgeändert worden.

4.) Das Leuchtfeuer auf der Untiefe Ship John in

39° 18′ 15″ N-Breite und
75° 23′ 0 W-Länge

ist in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *siebenundfünfzig Secunden* sichtbar, *drei Secunden* verfinstert, umgeändert worden.

Notice to Mariners 243 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chesapeake bay Nr. 355b (3, 4), Delaware river Nr. 2563, Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coasts of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 145, 146. — Eastern shores of North America, etc. LightsList; Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 729, 730, 734, 736.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 570. ERGÄNZUNG ZU: *East coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{24}/_{664}$—1890.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Küste von Uruguay

249 Wracks auf der Rhede von Montevideo.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to South America Pilot 1. Theil*"; Nr. 116, Auflage 1890. — K. f. S. $^{28}/_{249}$—1892.

Über die auf der Rhede von Montevideo liegenden **Wracks** ist folgende nähere Nachricht eingelaufen:

1.) Das auf 1 Meile S-lich von der Kathedrale gelegene **Wrack** (siehe K. f. S. $^{46}/_{920}$—1887) bildet kein Schiffahrtshindernis mehr.

2.) Das Wrack des Schiffes Khersonese (siehe K. f. S. $^{47}/_{705}$—1891) ist sammt den es kennzeichnenden Bojen und dem Leuchtschiffe geräumt worden.

3.) Das Wrack des deutschen Dampfers Corrientes liegt 0·5 Kabel S 15° O vom Tagus Rock und ist durch eine daran befestigte *Kugel*boje markiert. (Siehe K. f. S. $^{13}/_{132}$—1892, 1. Punkt.)

4.) Das laut K. f. S. $^{13}/_{132}$—1892, 2. Punkt, 4 Kabeln O$^1/_8$N vom Tagus Rock verzeichnete Wrack liegt in Wirklichkeit 4 Kabeln OzS$^1/_8$S vom Tagus Rock und ist durch zwei *schwarze Kugel*bojen an der NW- und SO-Seite, ferner durch einen etwa 2 Kabeln NÖ-lich davon vertäuten Hulk, der bei Nacht ein **weißes** Licht über einem **rothen** führt, gekennzeichnet worden.

Geographische Lage des Wracks:

34° 55′ 20″ S-Breite und
56° 14′ 10″ W-Länge.

Bemerkung. — Die Tagus Rock markierende Treibbake (Pole Buoy) ist eingezogen worden.

Notice to Mariners 248 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Monte Video bay Nr. 2001, Approaches to Monte Video Nr. 493, Monte Video to Buenos Aires Nr. 1749 und Rio de la Plata Nr. 2544. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to South America Pilot 1. Theil; Nr. 116, Auflage 1890, Seite 11.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 4. & 5. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to South America Pilot, 1. Theil“*; Nr. 116, Auflage 1890. — K. f. S. $^{47}/_{705}$—1891 & $^{13}/_{132}$—1892.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Westküste von Hinterindien

250 Veränderung des Leuchtfeuers auf Oyster island.

129. ERGÄNZUNG ZU: *„Bay of Bengal Pilot“*; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{28}/_{250}$—1892.

Das im Mai l. J. auf der Insel Oyster in ungefähr

20° 12′ N-Breite und
92° 33′ O-Länge

eröffnete Leuchtfeuer (Siehe K. f. S. $^{14}/_{187}$—1892) ist — wie folgt — verändert worden.

Dasselbe ist ein **festes weiß** und **rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** (in *jeder halben Minute* für die Dauer von *zwei Secunden* verfinstert), **weiß** über einen Bogen von 345°, zwischen den Peilungen N 36° W und N 51° W, **roth** im verbleibenden gegen Oyster-Riff gerichteten Sector von 15°.

Es befindet sich 39·6 m (130 Fuß) über der See und ist auf **17** Meilen sichtbar.

Notice to Mariners 240 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Elephant point to Cheduba strait Nr. 821 und Cocanada to Bassein river Nr. 829. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 209 & 210. — East Indies etc. Light List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 207.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 127. ERGÄNZUNG ZU: *„Bay of Bengal Pilot“*; Nr. 78, Auflage 1887. — K. f. S. $^{14}/_{137}$—1892.

OSTASIEN

Japan — Insel Nipon

251 Ankerverbot in Yokohama — Golf von Tokyo.

262. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{28}/_{251}$—1892.

Die japanische Regierung hat angeordnet, dass in dem W-lich von den zeitweiligen Leuchtschiffen befindlichen Terrain, das durch 2 parallel laufende $^1/_2$ Meile lange Linien begrenzt wird, kein Schiff ankern darf.

Da der durch die Wellenbrecher gebildete Hafen ausgebaggert werden soll, darf kein Schiff im Terrain ankern oder kreuzen, wo der Bagger arbeitet. Wenn nothwendig, wird dieses Terrain durch kleine rothe und weiße Bojen kenntlich gemacht werden.

Notice to Mariners 245 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten;* Yokohama bay, on sheet Nr. 2657.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 312.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 29

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 16. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Spanien — Südostküste

252 Änderung der Beleuchtung des Hafens von Cartagena.

26. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{29}/_{252}$—1892.

Am 1. Juli 1892 ist die Beleuchtung von Cartagena — wie folgt — verändert worden:

1.) Das Feuer auf der Spitze Podadera ist außer Thätigkeit gesetzt worden.

2.) Auf dem Kopfe des Wellenbrechers von Navidad ist in

37° 34′ 50″ N-Breite und
0° 58′ 50″ W-Länge

ein **festes rothes** Feuer von **8** Meilen Sichtweite eröffnet worden. Dasselbe befindet sich $14 \cdot_9$ m (48 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem rothen, cylindrischen, $10 \cdot_5$ m (34 Fuß) hohen Thurme, der 24 m vom kreisförmigen Kopfe des Wellenbrechers entfernt ist.

Leuchtapparat 6. Ordnung.

3.) Auf dem Kopfe des Wellenbrechers von Curra ist ein **festes grünes** Feuer von **8** Meilen Sichtweite eröffnet worden. Es befindet sich $14 \cdot_9$ m (48 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem weißen cylindrischen Thurme von $10 \cdot_5$ m Höhe.

Leuchtapparat 6. Ordnung.

4.) Das feste rothe Feuer auf der Insel Escombrera ist in ein **festes** Feuer derselben Ordnung umgeändert worden.

Notice to Mariners 254 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Aviso á los Navegantes $^{109}/_{561}$ — Direccion de Hidrografía, Madrid 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cartagena harbour Nr. 1194, Cartagena to cape San Antonio Nr. 1372 und Gibraltar to Alicante Nr. 2717. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 93, 94. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 37—40.

Westliches Italien — Westküste

253 Änderung der Beleuchtung des Hafens von Anzio.

5. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band";* Nr. 10, Auflage 1891. — K. f. S. $^{29}/_{253}$—1892

Am 1. Juli 1892 ist das feste rothe Feuer auf dem alten Kopfe des Dammes Innocenziano im Hafen von Anzio außer Thätigkeit gesetzt und das zeitweilige grüne Feuer auf dem Ende der Verlängerung dieses Dammes (siehe K. f. S. $^{8}/_{147}$—1891) durch ein **festes rothes** Feuer von **2** Meilen Sichtweite ersetzt worden.

Geographische Lage:

41° 26′ 30″ N-Breite und
12° 38′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 255 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Anzio, on sheet Nr. 160. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band; Nr. 10, Auflage 1891, Seite 12. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 332 & 332*.

Jonisches Meer — Jonische Inseln

254 Hafenfeuer in Santa Maura — Insel Santa Maura.

30. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{29}/_{254}$—1892

Am 30. Mai 1892 ist auf dem äußeren Ende des Dammes zu Santa Maura in ungefähr

38° 50′ 30″ N-Breite und
20° 44′ 0″ O-Länge

7·3 m über der See, ein **festes grünes** Feuer von **4** Meilen Sichtweite eröffnet worden. Dieses Licht und ein anderes, das demnächst eröffnet werden soll, sind als Ersatz für das im Vorjahre zerstörte Leuchtfeuer (siehe K. f. S. $^{12}/_{224}$—1891) bestimmt.

Bemerkung. — Schiffe sollen nicht unter $^{1}/_{8}$ Kabel vom Molo-Kopfe passieren.

Notice to Mariners $^{256}/_{1}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Santa Maura mole Nr. 1701, Santa Maura road Nr. 1609 und Santa Maura etc. islands Nr. 203. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 376. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 739.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 17. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. — K. f. S. $^{12}/_{224}$—1891.

---

255 Änderung des Leuchtfeuers auf der Spitze Phiscardo — Insel Cephalonia.

31. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{29}/_{255}$—1892.

Am 13. Juni 1892 ist das in ungefähr

38° 27′ 30″ N-Breite und
20° 36′ 0″ O-Länge

auf der Spitze Phiscardo befindliche Feuer verändert worden. Dasselbe ist gegenwärtig ein **festes** Feuer, 27·4 m (90 Fuß) über der See und auf **9** Meilen sichtbar. Westlich von der Peilung S 25° O ist es durch das Land verdeckt.

Linsen-Leuchtapparat, 6. Ordnung.

Das neue $14{\cdot}_6$ m (48 Fuß) hohe Leuchtfeuergebäude ist ein vierkantiger gemauerter Thurm und steht $0{\cdot}_7$ Kabel N-lich vom Ende der Spitze und $0{\cdot}_4$ Kabel N-lich vom alten Leuchtthurme.

Notice to Mariners $^{255}/_{9}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Santa Maura, Ithaka and Cephalonia islands Nr. 203. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 391. Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 744.

Jonisches Meer — Südküste von Griechenland

256 Leuchtfeuer auf Cap Kitries — Golf von Kalamata.

32. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{29}/_{256}$—1892.

Am 13. Juni 1892 ist auf dem Cap Kitries in ungefähr

36° 54′ 45″ N-Breite und
22° 8′ 20″ O-Länge

ein **Blink**feuer von *30 Secunden* eröffnet worden. Es befindet sich 31 m (102 Fuß) über der See, 11 m (36 Fuß) über dem Boden und ist auf **10** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Notice to Mariners 257 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Venetico to cape Malea Nr. 1685 und Mediterranean sea Nr. 2158 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 451. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 763 c.

Ägäisches Meer — Insel Candien

257 **Leuchtfeuer auf Cap Sitia.**

155. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{29}/_{257}$—1892.

Am 25. Juni 1892 ist auf dem Cap Sitia (Babakia) in ungefähr

35° 14′ N-Breite und
26° 8′ O-Länge

ein **festes rothes**, auf **6** Meilen sichtbares Feuer eröffnet worden.

Notice to Mariners 250 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sitia bay, on sheet Nr. 2724, Candia or Crete Nr. 2536 b und Grecian archipelago Nr. 2836 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5. Auflage 1882, Seite 307. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 846*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Südwestküste von Spanien

258 **Betonnung der Hafeneinfahrt von Cadix.**

18. ERGÄNZUNG ZU: *„West Coast of Spain etc. Directions“*; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{29}/_{258}$—1892.

Die Bojen bei den Untiefen Los Cochinos, El Diamante und El Fraile liegen unter folgenden Peilungen:

1.) Die Boje bei der Untiefe Los Cochinos:
Bake von Las Puercas 5¼ Kabeln . . . . S75°O
Leuchtthurm von San Sebastian . . . . S5°W.

2.) Die Boje bei der Untiefe El Diamante:
Fort St. Catalina . . . . N57°O
Bake von Las Puercas 8 Kabeln . . . . S8°W.

3.) Die Boje bei der Untiefe El Fraile:
Fort Puntales . . . . S22°O
Bake von Las Puercas 11 Kabeln . . . . S77°W.

Notice to Mariners 253 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cadiz harbour Nr. 1623, Cadiz harbour and approaches Nr. 86 und Cape St. Vincent to strait of Gibraltar Nr. 92. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Spain etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 396 & 397.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Westküste von Vorderindien — Concan

259 Änderung der Betonnung in Bombay.

2. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Hindustan Pilot*"; Nr. 76, Auflage 1891. —
K. f. S. 29/259—1892.

Die Third Troopship-Boje (siehe K. f. S. 18/178—1892, 2. Punkt) auf der W-Seite, und die Boje bei Elephanta rock (Pinnacle rock) auf der NO-Seite des Hafens von Bombay sind eingezogen worden.

Bemerkung. — In K. f. S. 18/178—1892 (Seite 219 des Segelhandbuches) ist der 2. Absatz unter Hinweis auf die vorliegende K. f. S. zu streichen.

Notice to Mariners 258 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Arnala island to Kundari Nr. 737, Port of Bombay Nr. 655 und Bombay harbour Nr. 2621. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Hindustan Pilot; Nr. 76, Auflage 1891, Seite 225.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallensee — Nordostküste von Australien

260 Änderung des Namens Port Bowen in Port Clinton.

69. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 29/260—1892.

Um Verwechslungen vorzubeugen, wird Port Bowen von nun an **Port Clinton** zu benennen sein.

Geographische Lage:

22° 32′ S-Breite und
150° 50′ O-Länge.

Notice to Mariners 249 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Bowen Nr. 1952, Keppel isles to Percy isles Nr. 346, Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2763 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 194.

OSTASIEN

Südliches Meer — Südküste von China

261 Berichtigende Angaben über das Leuchtfeuer auf Gap rock bei Hongkong.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to China Sea Directory, 3. Band*"; Nr. 125, Auflage 1891. — K. f. S. $^{29}/_{261}$—1892.

Das am 1. April 1892 auf der S-Spitze von Gap rock (Man mi Chau) in ungefähr

21° 48′ 50″ N-Breite und
113° 56′ 20″ O-Länge

eröffnete Leuchtfeuer (S. K. f. S. $^{18}/_{133}$—1892) ist ein **Blink**feuer von *dreissig Secunden* (Dauer des Blinks *fünf Secunden*), befindet sich 42·7 m (140 Fuß) über Hochwasser und ist auf **18** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Leuchtthurm und Wächterhaus sind *weiß* angestrichen; der Thurm ragt 1·8 m (6 Fuß) über die O-Ecke des Wächterhauses.

Notice to Mariners 260 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Hongkong Nr. 1180, Hui Ling San harbour to Hongkong Nr. 2212, China Sea Nr. 2661 a, b, Hongkong to gulf of Liau tung Nr. 1262 und China Sea Nr. 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 3. Band; Nr. 125, Auflage 1891, Seite 3. — China etc. Ligths List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 404*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 2. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to China Sea Directory, 3. Band*"; Nr. 125, Auflage 1891 — K. f. S. $^{18}/_{133}$—1892.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 30

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 23. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

262 Zeitsignal in Lussin piccolo.

829. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{30}/_{262}$—1892.

Laut Mittheilung der Direction der k. k. Nautischen Schule zu Lussin piccolo erfolgt daselbst die Signalisierung des mittleren Mittags seit 11. Juli 1892 nach mitteleuropäischer Zeit (23^h Greenwicher Zeit).

Zu vergleichen: *Seekarten:* Hafen Lussin piccolo 3417.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 93.

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

263 Hafenfeuer und Bake zu Port Kheli — Spezzia-Strasse.

156. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{30}/_{263}$—1892.

Am 22. Juni 1892 ist nächst des SW-Endes der N-lichen Einfahrtspitze des Hafens von Kheli, in ungefähr

37° 18′ 40″ N-Breite und
23° 7′ 53″ O-Länge

ein **festes rothes** Feuer von 21 m (69 Fuß) Seehöhe und **5** Meilen Sichtweite eröffnet worden.

Der Leuchtapparat wird an einer eisernen Säule gehisst, die sich über einer eisernen Hütte befindet.

Auf Kaluiri rock, S-Seite der Hafeneinfahrt, ist eine 3·8 m (12 Fuß) hohe cylindrische Bake aus Mauerwerk errichtet worden.

Notice to Mariners $^{377}/_{1}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Kheli Nr. 1502, Hydra bay Nr. 1525 und Grecian archipelago Nr. 2836 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 27. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 775*.

Ägäisches Meer — Kykladen

264 Leuchtfeuer auf Cap Akroteri — Insel Santorin.

157. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{30}/_{264}$—1892.

Am 13. Juli 1892 ist auf dem Cap Akroteri, 1·9 Kabel vom Ende des Cap entfernt, in ungefähr

36° 21′ 15″ N-Breite und
25° 22′ 15″ O-Länge

ein **Blink**feuer von *dreißig Secunden*, 98 m (321 Fuß) über der See, **22** Meilen weit sichtbar, eröffnet worden.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 3. Ordnung befindet sich auf einem vierkantigen gemauerten Thurme von $10{\cdot}_7$ m (35 Fuß) Höhe, neben dem das Wärterhaus steht.

Notice to Mariners $^{277}/_{2}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Santorin island Nr 2043, Grecian archipelago Nr. 2836 a und Mediterranean Sea Nr. 2158 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 103. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 840*.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer — Azoren

265 Beleuchtung von Ponta Delgada — Insel St. Miguel.

20. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot“;* 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{30}/_{265}$—1892.

Das feste Feuer auf der beim Ende des im Bau befindlichen Wellenbrechers zu Ponta Delgada ausliegenden Warnboje ist durch ein **festes rothes** Feuer ersetzt worden (siehe K. f. S. $^{12}/_{110}$—1892).

Das nahe der Mitte des Wellenbrechers in Thätigkeit stehende **feste rothe** Feuer soll, wenn der Wellenbrecher ausgebaut sein wird, an dessen Ende versetzt werden.

Bemerkung. — Beim Einlaufen, besonders wenn dies bei Nacht geschehen soll, ist es gerathen, sich eines Lotsen zu bedienen.

Notice to Mariners 270 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten*: Plan of Ponta Delgada, on sheet Nr. 1854.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 53. — Western Coasts of Africa etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 520.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 3. & 17. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot“*; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. — K. f. S. $^{11}/_{205}$—1891 & $^{12}/_{110}$—1892.

Nordatlantisches Meer — Capverde-Gruppe

266 Leuchtfeuer auf South Point — Insel Sal.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1892. —
K. f. S. $^{30}/_{266}$—1892.

Am 1. Mai 1892 ist auf South point der Insel Sal, in ungefähr

16° 34′ 30″ N-Breite und
22° 56′ 15″ W-Länge,

9·4 m (31 Fuß) über der See ein **festes** Feuer eröffnet worden, das in einem Winkel von 230°, das ist von S 23° O über O bis N 73° W auf **8** Meilen sichtbar ist.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Das 5·8 m (19 Fuß) hohe Leuchtfeuergebäude ist vierseitig, aus Eisen, *roth* angestrichen und steht auf einem gemauerten Fundamente, 1·6 Kabel vom Ende der Spitze entfernt. NW-lich davon liegt ein grüner Vorrathsschuppen.

Notice to Mariners 262 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sal island Nr. 379, Cap Verde islands Nr. 366 und Strait of Gibraltar to river Gambia Nr. 1226. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1892, Seite 177. — Western Coasts of Africa etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892, das Leuchtfeuer Nr. 554.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

267 Änderung der Betonnung an der Themse-Mündung.

102. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889.
14. ERGÄNZUNG ZU: *Channel Pilot*"; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{30}/_{267}$—1892.

In der Betonnung der Themse-Ansegelung sind folgende Änderungen eingetreten:

1.) East Spile-Boje ist 2¼ Kabeln nach N verlegt worden und liegt nunmehr auf 9·1 m (30 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Kirche von Great Wakering in Deckung mit der NW-Bake der gemessenen Meile . . . . NW⅝W
Cant-Boje, 2·4 Meilen . . . . W⅜S

in ungefähr

51° 28′ 40″ N-Breite und
0° 58′ 0″ O-Länge.

2.) Columbine-Boje ist $1^1/_2$ Kabel nach $SzO^1/_8O$ verlegt worden und liegt gegenwärtig auf $2\cdot_7$ m (9 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Columbine spit-Boje, 9 Kabeln . . . . WSW
Middle Spaniard-Boje . . . . $NWzN^7/_8N$

in ungefähr

51° 24′ 15″ N-Breite und
1° 1′ 30″ O-Länge.

3.) Whitstable Street-Boje ist $2\cdot_5$ Kabeln nach $NOzO^7/_8O$ verlegt worden und liegt jetzt auf 3 m (10 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

S. E. Middle-Boje, 9 Kabeln . . . . $N^1/_8W$
West Last-Boje . . . . $O^7/_8N$

in ungefähr

51° 23′ 50″ N-Breite und
1° 1′ 50″ O-Länge.

4.) South Margate-Boje ist 4 Kabeln nach O verlegt worden und liegt jetzt auf $6\cdot_1$ m (20 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

North Margate-Bake, $3\cdot_1$ Meilen . . . . $NOzN^1/_8N$
Dammkopf von Margate . . . . $O^7/_8S$

in ungefähr

51° 24′ 5″ N-Breite und
1° 17′ 35″ O-Länge.

5.) S. E. Margate-Boje ist mit *Stange* und *Kugel* versehen und 5 Kabeln nach $O^3/_8S$ verlegt worden. Sie liegt jetzt auf 11 m (36 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

North Margate-Bake, $2\cdot_9$ Meilen . . . . $N^5/_8W$
East Margate-Boje . . . . $NOzO^7/_8O$

in ungefähr

51° 24′ 5″ N-Breite und
1° 20′ 10″ O-Länge.

6.) West Tongue-Boje hat den Namen South Tongue erhalten, ist $^3/_4$ Kabel nach $SzO^5/_8O$ verlegt worden und liegt gegenwärtig auf $11\cdot_6$ m (38 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

East Tongue-Boje, 2 Meilen . . . . $OzN^3/_8N$.
North Margate-Bake . . . . $SOzO^1/_8O$

in ungefähr

51° 28′ 5″ N-Breite und
1° 16′ 20″ O-Länge.

7.) North Spit-Boje ist 7 Kabeln nach O⅝N verlegt worden und liegt jetzt auf 13·1 m (43 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

North Margate-Bake, 1·2 Meile	SWzW
East Tongue-Boje	NW⅛N

in ungefähr

51° 27′ 45″ N-Breite und
1° 21′ 5″ O-Länge.

8.) S. E. Shingles-Boje ist 3 Kabeln nach W⅛S verlegt worden und liegt jetzt auf 10·1 m (33 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Girdler- und South Shingles-Baken in Deckung	W⅛S
East Tongue-Boje, 1·5 Meile	SO¼S

in ungefähr

51° 29′ 50″ N-Breite und
1° 17′ 50″ O-Länge.

9.) Gull-Boje (in den Downs) ist 2 Kabeln nach W½N verlegt worden und liegt jetzt auf 9·4 m (31 Fuß) Wasser unter den Peilungen:

Elbow-Boje	N⅛W
North Brake-Boje, 1·5 Meile	W⅜S

in ungefähr

51° 19′ 25″ N-Breite und
1° 30′ 50″ O-Länge.

10.) East Gilman-Boje in ungefähr

51° 28′ 55″ N-Breite und
1° 5′ 0″ O-Länge

hat den Namen „Gilman“ erhalten.

Die Tiefenangaben wurden auf Springgezeiten-Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 276 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Downs Nr. 1828 (4, 5, 9), Dungeness to the Thames Nr. 1895 (2, 3, 4, 5, 9), North Foreland to Orfordness Nr. 1610 (1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9), English channel Nr. 2675c (4, 5, 7) und North Foreland to the Nore Nr. 1607. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 351, 349, 348, 336, 352, 356, 331, 350; Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 283.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Mozambique

268 Ansegelungsboje an der Kilimán-Mündung.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Africa Pilot, 3. Theil*"; Nr. 115, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{30}/_{268}$—1892.

Nach Mittheilung des Commanders *F. Finnis* vom königlich britischen Schiffe SWALLOW ist außerhalb der Mündungsbarre des Kilimán-Flusses eine *schwarz-weiß* wagrecht *gestreifte Kugel*boje mit *Stange* und *Korb* als Ansegelungsboje ausgelegt worden. Sie liegt unter der Peilung: „Flaggenstock auf der Spitze Tangalane 5 Meilen N 1° O" in ungefähr

18° 6′ S-Breite und
36° 58′ O-Länge.

Notice to Mariners 271 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kilimán river, on sheet Nr. 650, River Zambesi to Mozambique harbour Nr. 1810 und Lower Zambesi and Shiré rivers Nr. 1577. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Africa Pilot, 3. Theil; Nr. 115, Auflage 1890, Seite 30.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Golf von Martaban

269 Farbe der Bojen im Rangoon-Flusse geändert.

130. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{30}/_{269}$—1892.

Laut Mittheilung der Regierung von Indien ist die Farbe der Bojen im Rangoon-Flusse im Sinne des von der Internationalen Maritimen Conferenz zu Washington acceptierten einheitlichen Betonnungssystems geändert worden.

Hiernach ist die beim China Bakir-Leuchtschiffe ausliegende „Fairway buoy" nunmehr *schwarz* und *weiß wagrecht gestreift* und sind die einlaufend an St. B. bleibenden Bojen *roth*, die B. B.-Bojen aber *schwarz*.

Notice to Mariners 267 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Rangoon river and approaches Nr. 833, Irawaddy river Nr. 2135, Koronge island to White point Nr. 823, Bassein river to Pulo Penang Nr. 830. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 285 289—292.

OSTASIEN

Japan — Insel Yezo

270 Nebelsignal beim Leuchtthurme von Kattoji Saki — Hafen von Hakodate.

263. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{30}/_{270}$—1892.

Am 20. April 1892 ist im Hafen von Hakodate, W-lich vom Leuchtthurme Kattoji saki (Mussel point) auf einem vierseitigen, weißen Thurme eine Nebelglocke aufgestellt worden, womit bei nebeligem oder unsichtigem Wetter *in jeder Minute sechs* Schläge abgegeben werden.

Geographische Lage:

41° 44′ 30″ N.-Breite und
140° 36′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 264 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hakodate harbour Nr. 2672, Strait of Tsugar Nr. 2441 und Yezo island Nr. 452. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 569 — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 549.

Berichtigung.

In der K. f. S. $^{27}/_{243}$—1892, 19. Zeile von oben statt „*dreißig Secunden*" lies „**Zehn Secunden**" und führe diese Berichtigung in den Seekarten Nr. 2755, 2480 und 2670 durch.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 31

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

271 Errichtung einer Bake in der Enge von Kumbor — Golf von Cattaro.

830. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{31}/_{271}$—1892.

Nach einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes KERKA, k. und k. Corvetten-Capitäns *Carl Hnatek*, ist in der Enge von Kumbor, 90 m NO$^3/_4$N von der in der Seekarte Nr. 3347 verzeichneten Treibbake, in 2·$_2$ m Wassertiefe eine Steinbake errichtet worden. Dieselbe steht auf einem viereckigen, cementierten Fundamente und hat ober Wasser die Form eines Kegelstutzes von 3 m Höhe und 1 m oberem Durchmesser. Gegen Land zu ist an die Bake eine Steintreppe angebaut, die behufs Vertäuung von Booten mit einem eisernen Ringe versehen ist.

Die Treibbake soll eingezogen und auf der gemauerten Bake seinerzeit ein Arzberger'scher Leuchtapparat installiert werden.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Enge von Kumbor Nr. 3347. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 399.

NORDSEE

Südgestade — Küste der Niederlande

272 Kennzeichnung von Wracks in den Gewässern der Niederlande.

26. ERGÄNZUNG ZU: *„North Sea Pilot“*; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. 31/272—1892.

Vom 1. September 1892 an wird die Lage von Wracks in den Gewässern der Niederlande durch Wrack-Leuchtschiffe bezeichnet werden.

Diese werden bei Nacht *drei* **feste** auf **1** Meile sichtbare Feuer an einer Raa 6 m (20 Fuß) über der Wasserfläche führen, von denen sich ein **rothes** Feuer und darunter ein **weißes** Feuer an der einen und ein **rothes** Feuer an der anderen Seite befinden wird. Das Wrack-Leuchtschiff ist an jener Seite zu passieren, wo das rothe Licht über dem weißen geführt wird.

Bei Tag werden an Stelle der Laternen *schwarze Bälle* gehisst. Wenn die Laternen auf dem Wrack selbst angebracht werden, oder wenn das Markschiff genau über dem Wrack verankert ist, so fällt das einzelne rothe Feuer weg.

Notice to Mariners 287 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 89.

OSTSEE

Mündung — Kattegat

273 Nebelsignalstation beim Leuchtthurme von Fornaes.

14. ERGÄNZUNG ZU: *„Danish Pilot“*; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. 31/273—1892.

Am 30. Juni 1892 ist $0{\cdot}_2$ Kabel OSO vom Leuchtthurme zu Fornaes in ungefähr

56° 26′ 30″ N-Breite und
10° 57′ 45″ O-Länge

eine Nebelsirene aufgestellt worden, mit welcher bei nebeligem oder unsichtigem Wetter in *jeder Minute ein* Signal von etwa *fünf Secunden* Dauer abgegeben wird. Die Sirene befindet sich auf einem $13{\cdot}_8$ m (44 Fuß) hohen eisernen Gerüst.

Notice to Mariners 288 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Kattegat Nr. 2114 und Baltic Sea Nr. 2842 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 53 — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 315.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

274 Änderung des Leuchtfeuers auf Little Sea Hill — Keppel-Bai.

71. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — K. f. S. $^{31}/_{274}$—1892.

Das Leuchtfeuer auf Little Sea Hill, S-Ufer der Keppel-Bai hat einen dritten **(rothen)** Sector erhalten, welcher durch die Peilungen S 14° W und S 33° W begrenzt wird.

Ungefähre Lage:

23° 30′ S-Breite und
151° 0′ O-Länge.

Segelanweisung. — Sollten die Leitfeuer auf Balaclava island nicht zu sehen sein, so haben von N kommende Schiffe sich an der W-Grenze des erwähnten rothen Sectors zu halten, insolange, bis die Leitfeuer auf Cape Capricorn in Deckung (S 62° O) kommen; von O kommende Schiffe haben sich außerhalb der Deckungspeilung der Capricorn-Leitfeuer zu halten bis sie die W-Grenze des rothen Sectors erreichen, sodann im Curse SWzS$^3/_4$S den weißen Sector zu traversieren; wenn das Feuer vom Cap Capricorn durch das hohe Land vom Cap Keppel verdeckt wird, so hat das Schiff die Timandra-Bank passiert und kann nun ankern.

Notice to Mariners 285 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Keppel bay and islands Nr. 363 und Sandy cape to Keppel isles Nr. 345.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 180—183. — Australia etc. Light List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 760.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 32

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 6. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Spanien — Ostküste

275 Hafenbauten und Leuchtfeuer zu Gandia.

27. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. — K. f. S. $^{32}/_{275}$ — 1892.

In Gandia stehen 2 Wellenbrecher im Bau, die den neuen Hafen einschliessen werden. Der N-Wellenbrecher erstreckt sich in Ö-licher und SÖ-licher Richtung ungefähr $3 \cdot_2$ Kabeln, der S-liche in Ö-licher und NÖ-licher Richtung ungefähr $1 \cdot_9$ Kabel vom Ufer. Die Breite der Einfahrt wird $^1/_2$ Kabel betragen.

Am 15. Mai 1892 ist auf dem äußeren Ende des N-Wellenbrechers, $10 \cdot_7$ m (35 Fuß) über der See, ein auf **6** Meilen sichtbares **festes rothes** Feuer eröffnet worden. Dasselbe befindet sich auf einem Wagen, der mit dem Fortschreiten der Arbeiten hinausgerückt wird, und steht gegenwärtig $0 \cdot_2$ Kabel vom Ende des Wellenbrechers und 3 Kabeln vom Ufer, in ungefähr

38° 59′ 30″ N-Breite und
0° 9′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 296 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cape St. Antonio to cape Tortosa Nr. 1320.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 114. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 55 a.

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

276 Hafenfeuer zu Leonidi — Golf von Nauplia.

158. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{32}/_{276}$—1892.

Am 13. Juli 1892 ist auf dem W-Ufer des Golfes von Nauplia, zu Port Leonidi (Plaka), in ungefähr

37° 9′ N-Breite und
22° 54′ O-Länge

ein **festes rothes,** auf **5** Meilen sichtbares Feuer eröffnet worden.

Der Leuchtapparat befindet sich auf einem eisernen Pfahl 11 m (36 Fuß) über der Meeresfläche und 6 m (20 Fuß) über dem Erdboden.

Notice to Mariners $^{299}/_{1}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Grecian Archipelago Nr. 2836 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. Seite 24. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 774*.

277 Leuchtfeuer auf der Insel Phleva — Golf von Athen.

159. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{32}/_{277}$— 1892.

Am 27. Juni 1892 ist auf dem Gipfel der Insel Phleva am O-Ufer des Golfes von Athen ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** nach je *vier Secunden* eröffnet worden. Dasselbe befindet sich 81 m (266 Fuß) über der Meeresfläche und ist **12** Meilen weit sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Der 6·7 m (22 Fuß) hohe Leuchtthurm ist vierkantig, aus Stein erbaut und steht $3^3/_4$ Kabeln NÖ-lich von der SW-Spitze der Insel, in ungefähr

37° 45′ 50″ N-Breite und
23° 46′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners $^{299}/_{2}$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Athens Nr. 1657 und Grecian archipelago Nr. 2836 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 48. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 786*.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

278 Berichtigte Lage der Leuchtfeuer von Dikili — Kabakoum-Bai.

160. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{32}/_{278}$—1892.

Laut Mittheilung des Höchstcommandierenden der königl. britischen Mittelmeer-Escadre liegen die Leuchtfeuer von Dikili (siehe K. f. S. $^{8}/_{82}$—1892) unter der Peilung: Chiflik an der O-Küste der Kabakoum bay $1^{3}/_{4}$ Kabel OzS, in ungefähr

39° 4′ 30″ N-Breite und
26° 54′ 15″ O-Länge.

Notice to Mariners 300 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mityleni island Nr. 1665. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 217.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 150. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{8}/_{82}$—1892.

Nordküste von Afrika — Algier

279 Leuchtbojen an der Hafeneinfahrt von Philippeville.

28. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. — K. f. S. $^{32}/_{279}$—1892.

Am 4. Juni 1892 sind an der Hafeneinfahrt von Philippeville folgende *Leucht*bojen ausgelegt werden:

1.) Eine *schwarze* Boje mit **festem rothem** Feuer, auf 20 m (11 Faden) Wasser, in der Richtung der Verlängerung des N-Dammes, ungefähr $1{\cdot}_8$ Kabel von dessen gegenwärtigem Kopfe.

Diese Leuchtboje ist einlaufend an B. B. zu lassen.

2.) Eine *rothe* Boje mit **festem grünem** Feuer, auf 11 m (6 Faden) Wasser, ungefähr $0{\cdot}_4$ Kabel NW vom äußeren Ende des Chateau Vert-Dammes. Diese Leuchtboje ist einlaufend an St. B. zu lassen.

Notice to Mariners 294 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Stora and Philippeville anchorages on sheet Nr. 178. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 241.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

280 Auflassung der Seaton-Leitfeuer — Tees Bai.

103. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{32}/_{280}$—1892.

Die am W-Ufer der Tees Bai in ungefähr

54° 40′ N-Breite und
1° 12′ W-Länge

befindlichen Seaton-Leitfeuer werden am 31. August l. J. außer Thätigkeit gesetzt und die Leuchthäuser abgetragen werden.

Notice to Mariners 293 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tees bay Nr. 2567, Hartlepool to St. Abbs head, Nr. 1192, Flamborough head to the Tees Nr. 1191 und North Sea Nr. 2339 & 2182a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 99, 104, 105 & 107. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 227.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — Maryland

281 Eröffnung eines Leuchtfeuers auf Shark Fin shoal und Auslöschung des Leuchtfeuers von Clay island — Chesapeake-Bai.

775. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{32}/_{281}$—1892.

Am 1. August 1892 ist auf Shark Fin shoal, am O-Ufer der Chesapeake-Bai in ungefähr

38° 12′ 5″ N-Breite und
75° 58′ 50″ W-Länge

ein **festes** Feuer mit **rothem** Sector eröffnet worden.

Dasselbe befindet sich 13·4 m (44 Fuß) über Hochwasser und ist **12** Meilen weit sichtbar. Der **rothe** Sector wird durch die Peilungen N 2° W und S 89° O eingeschlossen. Die N-Grenze dieses rothen Sectors schneidet die SW-Grenze des rothen Sectors vom Hooper strait-Leuchtfeuer bei der schwarzen Bishop head shoal-Boje Nr. 1.

Leuchtapparat 4. Ordnung.

Der weiße sechskantige Thurm, mit grünen Fensterläden, braunem Dach und schwarzer Laterne steht in 2·7 m (9 Fuß) Tiefwasser, auf eisernen Schraubenpfeilern.

Nebelsignale. Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter soll mit einer Glocke *alle 15 Secunden ein Doppelschlag* abgegeben werden.

An demselben Tag ist das in

38° 13′ 45″ N-Breite und
75° 58′ 15″ W-Länge.

gelegene Leuchtfeuer der Insel Clay ausgelöscht worden.

Notice to Mariners 295 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chesapeake bay Nr. 2843 c, 2843 d & 355 a und Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 170. — Eastern Coasts of North America, etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 798, 798* & 799.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Küste von Uruguay

282 Wracks in der Maldonado-Bai.

15. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot“;* 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{32}/_{282}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten des Vereinstaaten-Schiffes Atlanta liegen folgende Wracks am Grunde der Maldonado-Bai:

1.) Ein Wrack mit über Wasser ragenden Raaen, nahe dem Ankerplatze der Bai, unter der Peilung: „Maldonado Tower“ 1·9 Meile N$^1/_2$O.

2.) Ein Wrack, dessen Lage mit einem Holzklotz bezeichnet ist, SÖ-lich vom Ankerplatze, unter der Peilung: „Maldonado Tower“ 2·2 Meilen N$^1/_4$W.

Notice to Mariners 297 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Maldonado bay Nr. 548. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 183.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 33

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 13. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 283 Nachtsignale in Bastia. 284 Verlegung von Seezeichen in der Themse-Mündung. 285 Leuchtfeuer auf der Insel Granite.

MITTELMEER

Frankreich — Insel Corsica

283 Bemerkung über die Nachtsignale für das Einlaufen in Bastia.

Laut Bekanntgabe der französischen Regierung werden zu Bastia keine Nachtsignale gemacht: es ist demnach die hierauf bezügliche K. f. S. $^{24}/_{218}$—1892 außer Wirksamkeit zu setzen.

Notice to Mariners 307 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 3. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 2. Band*"; Nr. 10, Auflage 1891, Seite 7. — K. f. S. $^{24}/_{218}$—1892.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

284 Verlegung des Kentish Knock-Leuchtschiffes und der Long Sand Head-Boje — Themse-Ansegelung.

104. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{33}/_{281}$—1892.

In der Ansegelung der Themse sind nachbenannte Seezeichen verlegt worden:

1.) Kentish Knock-Leuchtschiff um $1^1/_4$ Meile nach $W^5/_8N$ und liegt dasselbe jetzt auf 21 m ($11^1/_2$ Faden) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

North Knock-Boje 3.7 Meilen . . . . $NzW^1/_8W$
Middle Knock-Boje . . . . $SWzS^3/_8S$

in ungefähr

51° 38′ 50″ N-Breite und
1° 39′ 55″ O-Länge.

Die „Watch-buoy" wurde auf 4 Kabeln $WzN^5/_8N$ vom Leuchtschiffe ausgelegt.

2.) Long Sand Head-*Glocken*boje um 5 Kabeln nach $SW^1/_8W$ und liegt dieselbe jetzt auf 12.2 m (40 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser unter den Peilungen:

Long Sand-Leuchtschiff 2.3 Meilen . . . . $NOzO^7/_8O$
Sunk-Leuchtschiff . . . . NW (N.-lich)

in ungefähr

51° 46′ 40″ N-Breite und
1° 37′ 10″ O-Länge.

Notice to Mariners 305 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Harwich approaches Nr. 2052 (2), Kentish Knock to West Swin Nr. 1975, North Foreland to Orford ness Nr. 1610, Dover to Orford ness Nr. 1406, English channel Nr. 2675c (1), English channel Nr. 1598 und North sea Nr. 2182a (1). — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 262, 290. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 148.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 2. & 42. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — K. f. S. $^{32}/_{838}$—1889 & $^{36}/_{1066}$—1890.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Victoria

285 Leuchtfeuer auf der Insel Granite — Port Victor.

189. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. — K. f. S. 33/285—1892.

Am 1. Juni 1892 wurde auf der O-Spitze der Insel Granite, zu Port Victor, in ungefähr

35° 34′ 35″ S-Breite und
138° 38′ 5″ O-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet, welches über einen Bogen von 152°, das ist von N 37° O (Ö-lich frei von West island führend) über W bis S 65° W (S-lich frei von Pullens island führend) auf **10** Meilen sichtbar ist.

Notice to Mariners 302 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Victor, on sheet Nr 2493 und Cape Jervis to Guichen bay Nr. 1014. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 243 – 245. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 634*.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 34

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 20. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Westküste

286 Hafenbauten zu Porto Maurizio.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{34}/_{286}$ — 1892.

Der S-liche Wellenbrecher zu Porto Maurizio wird um 74 m (0·4 Kabel) verlängert. Das Ende der Anschüttung wird durch 2 kleine Bojen bezeichnet; außerdem sind 2 *rothe Klapp*bojen nordöstlich, beziehungsweise südwestlich vom derzeitigen Kopfe des Wellenbrechers, als Vertäubojen für die beim Baue verwendeten Lastboote ausgelegt worden. Im NW des Hafens ist ein Anlegedamm im Bau.

Notice to Mariners 310 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port Maurizio Nr. 1402.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 87.

Marmara-Meer — Dardanellen

287 Warnboje bei der Rocky-Bank vertragen — Morto-Bai.

163. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
38. ERGÄNZUNG ZU: „*Sea of Marmara etc. Directions*"; Nr. 6, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{34}/_{287}$—1892.

Nach einem Berichte des k. und k. Linienschiffs-Lieutenants *Miecislaus Ritter Pietruski von Siemuszowa,* Commandanten S. M. Schiffes Taurus, befindet sich die Warnboje, welche die an der W-Seite der Morto-Bai liegende Untiefe „Rocky Bank" bezeichnet, nicht an ihrem Platze, sondern um 370 m (2 Kabeln) nach SWzW$^{7}/_{8}$W vertragen. Sie liegt nicht auf 11 m (6 Faden) Wasser, wie es die Segelhandbücher angeben, sondern auf kaum 3 m (10 Fuß) Wasser.

Segelanweisung. Einlaufende Schiffe haben, um frei von den Untiefen zu passieren, den nordöstlichen, gut sichtbaren Sutaresi (Pfeiler der Wasserleitung) in der Peilung N 9° W anzulaufen. Die Berücksichtigung der Strömung, die bei Flut mit 1—2 Meilen, bei Ebbe mit 3—4 Meilen Geschwindigkeit per Stunde nach WSW setzt, wird durch die leicht wahrnehmbare Verschiebung der hinter den erwähnten Sutaresi befindlichen Baumgruppen wesentlich erleichtert. Der mittlere Sutaresi wird in seiner unteren Hälfte durch einen Baum verdeckt.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Dardanelles, on sheet Nr. 2429 und Entrance of the Dardanelles etc. Nr. 1608. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 241; Sea of Marmara etc. Directions; Nr. 6, Auflage 1882, Seite 17.

Schwarzes Meer — Russische Küste

288 Hafenfeuer zu Theodosia.

14. ERGÄNZUNG ZU: „*Black Sea Pilot*"; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{31}/_{288}$—1892.

Auf dem äußeren Ende des zu Theodosia im Bau befindlichen Dammes ist, in 7 m (23 Fuß) Höhe über der Meeresfläche, ein **festes, rothes** Feuer eröffnet worden.

Der Bau eines Hafens daselbst, mit 8·5 m (28 Fuß) Wassertiefe ist in Angriff genommen worden.

Notice to Mariners 312 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Plan of Theodosia, on sheet Nr. 2221.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 67. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 962*.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer — Azoren

289 Bemerkungen über Ponta Delgada — Insel St. Miguel.

22. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*": 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. — K. f. S. $^{31}/_{289}$—1892.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandanten S. M. Schiffes AURORA, ist über Ponta Delgada auf der Insel St. Miguel Nachstehendes zu entnehmen:

1.) Die Länge des über Wasser aufgeführten Wellenbrechers beträgt gegenwärtig 1040 m ($5{\cdot}_6$ Kabeln) die noch erübrigenden 145 m ($0{\cdot}_8$ Kabel) sind bis nahe dem Tiefwasserstande aufgeschüttet.

2.) Der Wellenbrecher erstreckt sich OzS$^1/_4$S 755 m ($4{\cdot}_1$ Kabeln), sodann geradlinig OzN$^1/_2$N 430 m ($2{\cdot}_3$ Kabeln) weit.

3.) Das künftige Ende des Wellenbrechers ist mit zwei *Kegel*bojen bezeichnet; die seewärts gelegene ist eine *weiß* angestrichene *Glocken*boje, die innere ist *roth* und trägt bei Nacht ein **rothes** Licht (siehe K. f. S. $^{30}/_{265}$—1892). Diese Bojen sind beim Passieren westlich zu lassen.

4.) Die Wassertiefe bei den zwei am meisten östlich gelegenen Hafenbojen beträgt $11{\cdot}_3$ m (37 Fuß), beziehungsweise $9{\cdot}_8$ m (32 Fuß); manövrierende Schiffe müssen südlich von denselben bleiben, da der Boden rasch ansteigt. Diese Bojen können zum Verholen benützt werden.

5.) Einlaufende Schiffe werden vom Stadt-Thurme aus den Hafen- und Sanitätsbehörden signalisiert, und zwar wird für Handelschiffe das „**N**" des internationalen Signalbuches, für Kriegsschiffe dasselbe Signal jedoch mit *rothen* statt blauen Feldern gehisst.

6.) Es besteht keine Absicht einen Landstapel zu bauen; der kleine, steinerne Stapel zwischen den Quais des Wellenbrechers dient für die bei den Hafenbauten verwendeten Schlepp- und Lastboote.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Plan of Ponta Delgada, on sheet Nr. 1854.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 52.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irland — Westküste

290 Änderung der Charakteristik des Leuchtfeuers auf Mutton island — Galway bay.

32. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the coast of Ireland*"; 2. Theil Nr. 25, Auflage 1887. — K. f. S. $^{31}/_{290}$— 1892.

Am 1. November 1892 wird die Charakteristik des Leuchtfeuers auf Mutton island, in ungefähr

53° 15′ 15″ N-Breite und
9° 3′ 15″ W-Länge

gelegen, wie folgt, geändert werden:

Es wird ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** nach je *zwanzig Secunden* gezeigt werden, und zwar Licht *eilf Secunden*, Verfinsterung *drei Secunden*, Licht *drei Secunden*, Verfinsterung *drei Secunden*.

In der Passage zwischen Black rock und Margaretta shoal, das ist von NOzO$^1/_4$O bis NO$^1/_2$O wird das Licht **weiß**, von NOzO$^1/_4$O (S-lich frei von Black rock führend) gegen das nordwärtige Land zu wird es **roth**, von NO$^1/_2$O bis NOzN$^1/_4$N, über Margaretta shoal wird es ebenfalls **roth** und von NOzN$^1/_4$N gegen N, über Galway harbour wird es wieder **weiß** sein.

Notice to Mariners 313 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Galway harbour Nr. 1903, Galway bay Nr. 1984, Slyne head to Liscanor bay Nr. 2173, Ireland, west coast, with plan of Mutton island road Nr. 1824b. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the coast of Ireland; 2. Theil Nr. 25, Auflage 1887, Seite 118—120, 124, 125. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 844.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

291 Verlegung der Maplin Spit-Leuchtboje — Themse-Mündung.

105. ERGÄNZUNG ZU: *„North Sea Pilot"*; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{31}/_{291}$—1892.

Am 15. Juli 1892 wurde die Leuchtboje bei Maplin spit $^3/_4$ Kabel nach SW$^7/_8$S verlegt; sie liegt seither auf 14·3 m (47 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser, unter der Peilung: Maplin-Leuchtthurm 1·5 Kabel WzN$^5/_8$N, in ungefähr

51° 34′ 50″ N-Breite und
1° 4′ 20″ O-Länge.

Das weiße Licht unterhalb des Leuchtfeuers von Maplin wurde unter einem in seiner Richtung entsprechend geändert, um die Boje — wie bisher — zu markieren.

Notice to Mariners 318 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kentish Knock to West Swin Nr. 1975, North Foreland to the Nore Nr. 1607 und North Foreland to Orford ness Nr. 1610. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 318, 311. — British Islands Lights List; Nr. 154 Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 143.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Golf von Siam

292 Leuchtfeuer auf Hin Sam Mah Yeu unverlässlich — Koh Sichang-Ansegelung.

43. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“*; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — K. f. S. $^{31}/_{292}$—1892.

Das in ungefähr

13° 11′ 30″ N-Breite und
100° 46′ 45″ O-Länge

gelegene **feste rothe** Feuer Asadang Prapakar (siehe K. f. S. $^{2}/_{22}$—1892) wird nicht beständig unterhalten; man soll sich demnach auf dessen Brennen nicht verlassen. Dieses Leuchtfeuer ist auf den Karten mit „occasional“ zu beschreiben.

Notice to Mariners 315 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koh sichang harbour Nr. 1389, Koh ta Kut to cape Liant Nr. 2720 und Gulf of Siam Nr. 2414. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 408. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 389†.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Bass-Straße

293 Veränderung des Leuchtfeuers auf der Spitze Eagle Nest.

190. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. — K. f. S. $^{31}/_{293}$—1892.

Am 30. August 1892 wird der Beleuchtungswinkel des **rothen** Lichtes von Eagle Nest (Split) point (Siehe K. f. S. $^{40}/_{619}$—1891) von 153° auf 150° reduciert werden; der NÖ-liche Schenkel dieses Winkels passiert auf 1½ Meile seewärts von der Spitze Addis, der SW-liche aber auf 1 Meile seewärts vom Cap Patton. Gleichzeitig wird der gegen Addis point gerichtete **weiße** Sector um 3° vergrößert werden.

Notice to Mariners 317 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Western approach to Bass strait Nr. 1063 und Bass strait, western portion Nr. 1695b. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 306. — Australia Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 653*.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

294 Warnboje südlich von Baja rock — Valparaiso.

178. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — K. f. S. $^{31}/_{294}$—1892.

An der S-Seite der Klippe Baja in der Bai von Valparaiso ist eine *roth* angestrichene *selbstthätige Signal*boje ausgelegt worden.

Notice to Mariners 309 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Valparaiso Bay Nr. 1314. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 298.

Neu aufgelegtes nautisches Hilfsbuch.

Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere, Nr. 151, Auflage 1892. — Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der k. und k. Kriegs-Marine, Abtheilung Seekarten-Depot.

Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Verzeichnis der Leuchtfeuer im gesammten Mittelmeere; I. Theil Nr. 121 Auflage 1887.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 35

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 27. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 295 Vertäuboje in Lissabon. 296 Änderung der Nebelsignale zu Honfleur. 297 Bau des Leuchtthurmes auf Ras Kizimkazi eingestellt.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Küste von Portugal

295 Vertäuboje in Lissabon.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{35}/_{295}$—1892.

Nach einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, Commandanten S. M. Schiffes AURORA liegt in Lissabon, unter den Peilungen:

Bugio-Leuchtthurm . . . . SWzW$^1/_4$W
Mitte „White House" nächst der Dynamite Factory . . SO$^5/_8$S

eine Boje aus, welche den portugiesischen Kriegsschiffen während ihrer Scheibenschießübungen zur Vertäuung dient.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Entrance of the river Tagus, with the harbour of Lisbon Nr. 89. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of France etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 362.

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

296 Änderung der Nebelsignale zu Honfleur — Seine-Mündung.

85. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. $^{35}/_{296}$—1892.

Das Handnebelhorn, das sich nicht auf dem O-, sondern auf dem W-Damme zu Honfleur befindet, wird durch eine mittelst Uhrwerkes in Bewegung gesetzte Nebelglocke ersetzt.

Auf dem „Hospital jetty" genannten NW-Damme daselbst ist keine Nebelglocke aufgestellt.

Geographische Lage:

49° 25′ 35″ N-Breite und
0° 14′ 10″ O-Länge.

Notice to Mariners 323 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Entrance of the Seine Nr. 2680.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 432. — Western coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 60, 62 & 64.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Zanzibar

297 Bau des Leuchtthurmes auf Ras Kizimkazi eingestellt — Insel Zanzibar.

17. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot";* 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{35}/_{297}$—1892.

Der Bau des Leuchtthurmes auf Ras Kizimkazi wurde eingestellt. Da die Regierung von Zanzibar es nicht beabsichtigt auf dieser Spitze einen Leuchtthurm zu errichten, so ist die Beschreibung „Light building" aus den Karten zu streichen.

Notice to Mariners 319 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Zanzibar Nr. 640a, Zanzibar to Melinda Nr. 664 und Kilwa point to Zanzibar channel Nr. 662. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 381. — Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 49.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 36

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 3. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

298 Warnboje bei der Spitze Traste — Bai von Traste.

831. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 36/298 — 1892.

Nach einem Berichte des k. und k. Corvetten-Capitäns *Karl Hnatek*, Commandanten S. M. Schiffes KERKA, ist zur Kennzeichnung des seichten Verlaufes der Spitze Traste (Ö-liche Einfahrtspitze der gleichnamigen Bai) eine *weiße* Kegelboje mit *weißer Stange* und durchbrochener *Kugel* auf $6 \cdot_5$ m Wasser, im Scheitelpunkte folgender Winkel ausgelegt worden:

S-liche Häuser von Traste — Kuppe Lovcen	43°	25′
Kuppe Lovcen — Kuppe Veli Vrh	69	40
Kuppe Veli Vrh — Spitze Kupa	86	30

Die Höhe der Boje über Wasser beträgt mit Einrechnung des Toppzeichens 4 m.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cattaro Nr. 3346 & 3434, Spitze d'Ostro bis Cap Laghi Nr. 3345 und Adriatisches Meer Nr. 3402c. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 405.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 696. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 3/59 — 1890.

Schwarzes Meer — Russische Küste

299 Änderung der Betonnung der Kherson-Bai und des Bug-Flusses.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Black Sea Pilot*"; Nr. 8, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{36}/_{299}$—1892.

Die Betonnung der Kherson-Bai und des Bug-Flusses hat folgende Veränderung erfahren:

1.) Die rothe, pyramidenförmige Bake bei Sari Kamishi am N-Ufer der Kherson-Bai, in ungefähr

46° 37′ 15″ N-Breite und
31° 55′ 5″ O-Länge

ist durch eine *rothe Leucht*boje ersetzt worden, welche 4·6 m (15 Fuß) über der See ein **festes rothes** Feuer trägt.

2.) Die rothe, pyramidenförmige Bake SW-lich vom Cap Stanislav am O-Ufer der Kherson-Bai in ungefähr

46° 32′ 0″ N-Breite und
32° 7′ 30″ O-Länge

ist durch eine *rothe Leucht*boje ersetzt worden, welche 4·6 m (15 Fuß) über der See ein **festes rothes** Feuer trägt.

3.) Der Pricken mit festem rothem Lichte Ö-lich vom Fort Konstantine, auf der W-Seite des Fahrwassers im Bug-Flusse, unterhalb Nikolaev, ist durch eine *rothe*, *pyramidenförmige* Bake mit *Stange* und *Kugel* ersetzt worden, welche 3 m (10 Fuß) über Wasser ein **festes rothes** Feuer führt.

4.) Der schwarze Pricken beim S-Ende von Laiskov spit, nahezu gegenüber des Leuchtthurmes von Didova Khata im Bug-Flusse ist durch eine *schwarze*, *pyramidenförmige* Bake ersetzt worden, welche 2·4 m (8 Fuß) über Wasser ein **festes rothes** Feuer trägt.

Notice to Mariners 333 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kherson or Dniepr bay Nr. 2379 (1), Bug river Nr. 2378 (3, 4), Southern approach to Kherson bay Nr. 2380 (1, 2) und Odessa to Sevastopol Nr. 2232 (1, 2). — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Black Sea Pilot, Nr. 8, Auflage 1890, Seite 6, 7. — Mediterranean etc. Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 948—949*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Südküste von England

300 Leuchtfeuer im Hafen von Fowey.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 36/300 — 1892.

Am 1. September 1892 wurde das rothe Feuer bei White House point im Hafen von Fowey außer Thätigkeit gesetzt und 40 Yards ($0 \cdot_2$ Kabel) Ö-lich davon ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen**, *20 Secunden* sichtbar, *5 Secunden* verfinstert eröffnet. Das Licht befindet sich an einem 6 m (20 Fuß) hohen eisernen Pfahle, $10 \cdot_7$ m (35 Fuß) über Hochwasser, in ungefähr

50° 20′ 0″ N-Breite und
4° 38′ 15″ W-Länge.

Segelanweisung. — Dieses Licht, offen von der Spitze St. Catherine gehalten, führt östlich frei von Cannis rock.

Notice to Mariners 329 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fowey harbour Nr. 31, Approaches to Plymouth Nr. 1267, Dodman point to Portland Nr. 2620 und English channel Nr. 2675 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 79 & 77. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 12.

NORDSEE

Skagerrak — Nordküste von Jütland

301 Leuchtfeuer und Nebelsignalstation zu Höien — Skagen.

27. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
15. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*"; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. 36/301 — 1892.

Am 1. August 1892 wurde zu Höien, an der W-Seite von Skagen, in ungefähr

57° 44′ 35″ N-Breite und
10° 33′ 40″ O-Länge

ein **Gruppenblink**feuer mit *vier* **Blinken** in *dreißig Secunden* eröffnet. (Dauer der Blinke *zwei Secunden*, der Verfinsterungen zwischen den Blinken *drei Secunden*, der Verfinsterungen zwischen den Gruppen *dreizehn Secunden*.) Das Feuer befindet sich 14 m (46 Fuß) über der See und ist zwischen den Peilungen N 59° O über S bis S 77° W auf **12** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat, 3. Ordnung.

Der Leuchtthurm ist $13{\cdot}_7$ m (45 Fuß) hoch, achtkantig, weiß angestrichen und lehnt sich an das weiße Wächterhaus. Östlich davon steht ein rother, $16{\cdot}_8$ m (55 Fuß) hoher Schornstein, SW-wärts aber ein circa 12 m (40 Fuß) hoher, brauner Schirm.

Nebelsignale. — Zwei Sirenen, deren eine auf dem N lich vom Leuchtthurme liegenden Sandhügel, die andere aber auf dem $0{\cdot}_9$ Meile SWzW$^1/_2$W vom Leuchtthurme liegenden Sandhügel installiert ist, geben bei nebeligem oder unsichtigem Wetter, mit einander abwechselnd, in *jeder Minute vier* Stöße ab.

Die W-liche Sirene ist in W-licher Richtung am deutlichsten zu vernehmen, die Ö-liche beherrscht das ganze Fahrwasser.

Notice to Mariners 334 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Kattegat Nr. 2114, The Skagerrak or Sleeve Nr. 2289, Baltic sea Nr. 2812a, The Naze to the North cape Nr. 1479 und North sea Nr. 2339. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 311; Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 35. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 300*.

OSTSEE

Finischer Busen — Südküste von Finland

302 Kennzeichnung der Untiefen Makarova und Savina — Ansegelung der Rhede von Hangö.

424. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{36}/_{302}$—1892.

Die in der SÖ-lichen Ansegelung der Rhede von Hangö liegenden Untiefen Makarova und Savina sind durch je eine *roth* und *weiß* wagrecht gestreifte *Spieren*boje mit *schwarzer*, von einem *Kreuze* überragter *Kugel* gekennzeichnet worden. Die Bojen liegen auf 11 m (6 Faden) Wasser, in ungefähr

59° 44′ 5″ N-Breite und
23° 2′ 10″ O-Länge

beziehungsweise

59° 45′ 50″ N-Breite und
23° 3′ 0″ O-Länge.

Bemerkung. — Auf Savina beträgt die Wassertiefe 8·2 m (27 Fuß).

Notice to Mariners 337 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hangö road Nr. 810 und Entrance to the gulf of Finland Nr. 2241. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 254.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Insel Breton

303 Warnboje im Hafen von Louisburg.

142. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{36}/_{303}$—1892.

Die *rothe*, *selbstthätige Signal*boje an der Einfahrt des Hafens von Louisburg (siehe Hydrographic Notice Nr. 2 of 1888, relating to St. Lawrence Pilot, vol. 2, page 20 und K. f. S. $^{46}/_{1389}$—1890) ist wieder ausgelegt worden. Sie liegt auf 55 m (30 Faden) Wasser, unter der Peilung: Leuchtthurm an der Hafeneinfahrt $1^5/_8$ Meile WzN$^1/_2$N, in ungefähr

45° 54′ 0″ N-Breite und
59° 55′ 10″ W-Länge.

Segelanweisung. — Von der Boje führt der Curs W$^3/_4$N nordwärts frei von Harbour shoal zur Hafeneinfahrt.

Notice to Mariners 330 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Louisburg harbour Nr. 2692, Cape Breton island Nr. 2727, Gulf of St. Lawrence Nr. 2516 und St. John's to Halifax Nr. 2666. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Seite 231.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 128. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. — K. f. S. $^{46}/_{1389}$—1890.

St. Lorenz-Strom

304 Zwei Leuchtschiffe oberhalb von Quebec durch Bojen ersetzt.

85. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{36}/_{304}$—1892.

Die Leuchtschiffe beim SO-Rande der Tremble shoals und beim W-Ende der Paget-Bank (siehe K. f. S. $^{46}/_{1391}$—1890) sind durch combinierte *Glocken-Leucht*-Bojen ersetzt worden, die in 4·3 m (14 Fuß) Höhe über der Wasserfläche **feste** Feuer mit **Verfinsterungen** zeigen. Die Bojen sind *roth* angestrichen, tragen die Aufschrift „Tremble shoals" beziehungsweise „Ste. Croix" und liegen in

46° 41′ 15″ N-Breite und
71° 33′ 30″ W-Länge

beziehungsweise in

46° 38′ 30″ N-Breite und
71° 44′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 331 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Quebec to point du Lac Nr. 2830 a. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 1. Band Nr. 48; Auflage 1882, Seite 305 & 309. — Eastern Coast of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 272*, 273*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 64. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882, Seite 306. — K. f. S. $^{46}/_{1391}$—1890.

Vereinigte-Staaten — Virginia

305 Verlegung des Smith island shoal-Leuchtschiffes — Chesapeake-Bai.

777. ERGÄNZUNG ZU: *East Coast of the United States Directions;* Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{36}/_{305}$—1892.

Smith island shoal-Leuchtschiff liegt ungefähr 1 Meile SWzS$^{7}/_{8}$S von der auf der Karte ersichtlichen Position, unter der Peilung Cap Charles-Leuchtthurm 8·5 Meilen W$^{7}/_{8}$N, in

37° 5′ 30″ N-Breite und
75° 42′ 50″ W-Länge.

Notice to Mariners 327 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Chesapeake bay Nr. 2843 a & 355 a und Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 164. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 768 a.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Ostküste

306 Leuchtfeuer auf Frade island — Bahia.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
K. f. S. 36/306—1892.

Am 8. Juni 1892 ist auf Nossa Senhora do Guadalupe (S-Spitze der Insel Frade) in ungefähr

12° 48′ 50″ S-Breite und
38° 38′ 25″ W-Länge

ein **festes rothes** Feuer eröffnet worden. Dasselbe befindet sich auf einem rothen, eisernen Maste mit Gallerie und Treppe, 30.5 m (100 Fuß) über Hochwasser, 9.4 m (31 Fuß) über dem Boden und ist auf **9** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat, 6. Ordnung.

Notice to Mariners 340 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bahia de Todos os Santos Nr. 540 und Pernambuco to Victoria Nr. 529. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 71. — South Amerika etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 41 b.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Küste von Cochinchina

307 Warnbojen bei den Bänken Britto und Holland.

44. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
K. f. S. 36/307—1892.

Laut Mittheilung der französischen Regierung sind die Bänke Britto und Holland in der nachstehenden Weise betonnt worden:

1.) Eine schwarz und weiß *wagrecht* gestreifte *selbstthätige Signal*boje mit der Aufschrift „*Britto*" liegt im NO der Britto-Bank, auf 12 m ($6^1/_2$ Faden) Wasser, unter den Peilungen:

Kega point 15.5 Meilen . . . . NO$^3/_4$N
Cap Ba Ké . . . . W$^1/_8$N

in ungefähr

10° 29′ 0″ N-Breite und
107° 51′ 30″ O-Länge

2.) Eine schwarz und weiß *senkrecht* gestreifte *selbstthätige Signal*boje mit der Aufschrift „*Britto*" liegt auf 12.8 m (7 Faden) Wasser 1 Meile WzN$^3/_4$N von der NO-Britto-Boje.

Bemerkung. — Beim S-Ende der Britto-Bank ist in ungefähr 10° 28′ 30″ N-Breite und 107° 50′ 30″ O-Länge eine seichte Stelle mit 2.3 m (1$^1/_4$ Faden) Tiefe aufgefunden worden. Um das N-Ende der Britto-Bank zu vermeiden, halte man sich auf wenigstens 1 Kabel nördlich von der Verbindungslinie der beiden Bojen.

3.) Eine *weiße*, *selbstthätige Signal*boje mit der Aufschrift „*Hollandais*" liegt auf 12.8 m (7 Faden) Wasser unter der Peilung: NO-Gipfel von Pulo Cecir de Mer 18$^3/_4$ Meilen OzS$^3/_4$S, in ungefähr

10° 39′ 30″ N-Breite und
108° 40′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 336 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Saigon river to Kam ranh bay Nr. 1261 und China sea Nr. 2660a. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 437, 101.

OSTASIEN

Östliches Meer — Südostküste von China

308 Wrack westlich von der Insel Raffles — Yang tse kiang-Ansegelung.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{36}/_{308}$—1892.

Das Wrack des Dampfers Peking liegt W-lich von der zur Parker-Gruppe gehörigen Insel Raffles, unter der Peilung „Leuchtthurm auf Bonham island 6.8 Meilen SOzS (S-lich)" und auf der Linie „368 Fuß hoher Gipfel auf der Insel Napier in Deckung mit dem SW-Ende der Insel Gutzlaff", in ungefähr

30° 42′ 30″ N-Breite und
122° 20′ 50″ O-Länge.

Segelanweisung. — Die Klippe Button um ihre eigene Länge östlich offen von Pirie island gehalten führt westlich frei beim Wrack vorüber; die O-Spitze von Button in Deckung mit dem O-Ende der Insel Pirie führt östlich frei vom Wrack.

Notice to Mariners 338 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Southern approach to the Yang tse kiang Nr. 1124 und Kweshan islands to the Yang tse kiang Nr. 1199. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 394.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

309 **Betonnung der Inner channels.**

29. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{36}/_{309}$—1892

In den „Inner channels" zwischen der Insel Vancouver und der Georgia-Straße sind nachstehende Bojen ausgelegt worden:

1.) Südeinfahrt des Sydney-channel. Eine *schwarze Spieren*boje, die 3 m (10 Fuß) über die Wasserfläche reicht, beim SO-Ende der beiden 3 Faden-Untiefen im W der Insel Darcy, in ungefähr

48° 34′ 15″ N-Breite und
123° 18′ 25″ W-Länge.

2.) Mill creek, Cowitchin harbour. Eine *rothe Spieren*boje beim Ende des an der O-Seite der Einfahrt liegenden Riffes, in ungefähr

48° 45′ 45″ N-Breite und
123° 35′ 50″ W-Länge.

3.) Shoal islands, Stuart channel. Eine *schwarze Spieren*boje auf einer in die Karten nicht eingetragenen Klippe, die ½ Kabel NzW von den Shoal islands liegt, bei Springgezeiten-Tiefwasser trocken fällt, und die Fortsetzung der in den Karten verzeichneten Klippe („rock awash at high water") bildet.

Geographische Lage:

48° 53′ 40″ N-Breite und
123° 38′ 0″ W-Länge.

4.) Grappler reef, Houston passage. Eine *Spierenboje*, auf 12.8 m Wasser, beim SW-Ende des Riffes, in ungefähr

48° 56′ 35″ N-Breite und
123° 36′ 25″ W-Länge.

Notice to Mariners 332 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Strait of Georgia Nr. 579 (3, 4), Haro strait and Middle channel Nr. 2840 (1, 2), Haro und Rosario straits Nr. 2689 und Vancouver island Nr. 1917 (1, 3, 4) — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 65, 73, 75 & 79.

Neu aufgelegtes Segelhandbuch.

The Red Sea and Gulf of Aden Pilot; Nr. 71, Auflage 1892. —
Hiedurch werden außer Gebrauch gesetzt:
1.) The Gulf of Aden Pilot; Nr. 70, Auflage 1887.
2.) The Red Sea Pilot; Nr. 71, Auflage 1883.
3.) Revised Supplement relating to the Red Sea Pilot; Nr. 72, Auflage 1889.
4.) Beiträge zu den Segelanweisungen und zur physikalischen Geographie des Rothen Meeres; Nr. 4068, Auflage 1872.
Ergänzungen zum neuen Segelhandbuche Nr. 71:
1.) Ergänzung zu Seite 216, K. f. S. $^{8}/_{84}$—1892.
2.) „ „ „ 400, H. N. $^{9}/_{35}$—1892.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 37

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 10. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

310 Warnboje in der Einfahrt des Hafens von Umago.

832. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{37}/_{310}$—1892.

Ungefähr 14 m N-lich vom Kopfe des Wellenbrechers in Umago ist behufs Kennzeichnung der ausgesprengten Fahrrinne, an deren rechten Seite eine *Spieren*boje (System *Purschka*) ausgelegt worden. Die Boje trägt eine *Stange* mit einem aus 2 gekreuzten *weißen* Dreiecken gebildeten *Kegel* als Toppzeichen, auf welchem die Tiefe der Fahrrinne, „*3.2 m*" (bei Tiefwasser) in schwarzen Zahlen angegeben ist.

Die Boje ist an einem in den Felsgrund getriebenen Angbolzen befestigt, erhebt sich 3 m über Tiefwasser und ist bis zur Tiefwasserlinie *roth*, darüber hinaus aber *grau* angestrichen.

Beim Einlaufen ist die Boje an St. B. zu lassen und kann ganz nahe passiert werden.

Avviso ai Naviganti 31 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Umago etc. Nr. 3312, Golf von Triest Nr. 3308 und Umago und Parenzo Nr. 3310. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 45.

Agäisches Meer — Kykladen

311 Leuchtfeuer auf der Spitze Bombarda — Hafen von Milo.

164. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{37}/_{311}$—1892.

Am 13. August 1892 ist auf der Spitze Bombarda, N-Seite des Hafens von Milo ein **festes grünes** Feuer, 41.8 m (134 Fuß) über der See, 6 m (20 Fuß) über dem Boden, auf 4 Meilen sichtbar, eröffnet worden. Der Leuchtapparat wird auf einem eisernen Mast gehisst, der an das eiserne Wächterhaus gelehnt ist und in ungefähr

36° 43′ 10″ N-Breite und
24° 26′ 30″ O-Länge

steht.

Notice to Mariners 348 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Milo etc. Nr. 2051 und Grecian archipelago Nr. 2836a — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 69 — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 787*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irischer Canal — Westküste von England

312 Verlegung der Carnarvon-Fahrwasserboje.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of England Directions*“; Nr. 23, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{37}/_{312}$—1892.

Die in der S-lichen Ansegelung der Menai-Straße gelegene Carnarvon Fairway buoy ist ½ Meile S-wärts verlegt worden. Sie liegt gegenwärtig unter den Peilungen:

Leuchtthurm der Insel Llanddwin 2¾ Meilen . . . . . NzO½O
Spitze Belan . . . . NOzO¾O

in ungefähr:

53° 5′ 30″ N-Breite und
4° 26′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 341 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Menai strait Nr. 1464, New Quay to Holyhead Nr. 1411 und Irish channel, Southern sheet Nr. 1825b. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of England Directions; Nr. 23, Auflage 1891, Seite 279.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Ostküste von Schweden

313 Verlegung und Änderung des Leuchtfeuers von Malören

126. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{37}/_{313}$—1892.

Das Leuchtfeuer von Malören ist am 1. August l. J. verlegt und verändert worden. Es befindet sich in 12.₈ m (42 Fuß) Höhe über der Meeresfläche auf einem achtseitigen, hölzernen, 9.₁ m (30 Fuß) hohen Thurm, auf dem S-lichen Giebel des rothen Wärterhauses, in ungefähr

65° 31′ 30″ N-Breite und
23° 33′ 45″ O-Länge

und ist ein auf **12** Meilen sichtbares **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen N 55° W und N 59° W durch die Kapelle, zwischen N 77° W und N 82° W durch den alten Leuchtthurm verdeckt wird.

Bemerkung. — Der alte Leuchtthurm dient bis auf weiteres als Tagesmarke.

Notice to Mariners 343 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Gulf of Bothnia Nr. 2302. — *Nautische Hilfsbücher*: Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 341. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 740.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Maine

314 Leuchtfeuer zu Rockland harbour verändert — West Penobscot-Bai.

778. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51,
Auflage 1882. — K. f. S. $^{37}/_{314}$—1892.

Am 15. August 1892 ist das Leuchtfeuer auf dem Wellenbrecher des Hafens von Rockland, in ungefähr

44° 6′ 40″ N-Breite und
69° 4′ 50″ W-Länge

in ein **rothes verticales Doppel**feuer verändert worden. Das untere dieser Feuer befindet sich 7 m (23 Fuß), das obere 8.₈ m (29 Fuß) über der See. (Siehe Hydrographic Notice Nr. 7 ex 1888, Seite 7.)

Notice to Mariners 352 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Penobscot bays Nr. 620, Little Spoon island to Pemaquid point Nr. 612 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 22. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 528 a.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Nordküste

315 Betonnungs-System im Hafen von Maranham.

18. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot“*; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — K. f. S. $^{37}/_{315}$—1892.

Für die Betonnung des Hafens von **Maranham** (**San Luiz**) ist folgendes System angenommen worden:

1.) *Rothe Kegel*bojen mit fortlaufenden geraden Nummern bezeichnen die Steuerbordseite des Fahrwassers.

2.) *Schwarze* oder *schwarz* und *weiße Klapp*bojen mit fortlaufenden ungeraden Nummern bezeichnen die Backbordseite des Fahrwassers.

3.) In der Mitte des Fahrwassers liegende Seezeichen sind zweifärbig *wagrecht* gestreift.

4.) Bojen, die Untiefen im Fahrwasser kennzeichnen und die an beiden Seiten passiert werden können, sind *schwarz*, *roth* und *weiß wagrecht* gestreift.

5.) *Wrack*bojen sind grün und tragen die Buchstaben *„C. S.“*.

Bemerkung. — Steuerbordseite ist die rechts, Backbordseite die links vom Einlaufenden liegende Seite.

Notice to Mariners 344 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* San Marcos or Maranham Bay Nr. 535.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 387.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 38

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 17. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

316 Gouë Vas-Glockenboje verlegt — Plateau du Four.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the West coasts of France etc.*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{38}/_{316}$—1892.

Die Glockenboje Gouë Vas auf dem S-Ende des Plateau du Four liegt gegenwärtig $^1/_2$ Meile W-lich von ihrer auf den Karten angegebenen Lage, unter den Peilungen:

Du Four-Leuchtthurm 3 Meilen	NzO$^3/_4$O
Kirchthurm Bâts	OzN$^1/_4$N

in ungefähr

47° 15′ N-Breite und
2° 39′ W-Länge.

Notice to Mariners 367 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bourgneuf to Ile de Groix Nr. 2646. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the West coasts of France etc.; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 84.

Englischer Canal — Südküste von England

317 Beleuchtung von Shanklin — Insel Wight.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*“ 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 38/317—1892.

Auf dem seewärtigen Ende des Dammes von Shanklin, O-Küste der Insel Wight, ist in ungefähr

50° 37′ 40″ N-Breite und
1° 10′ 0″ O-Länge

ein **rothes, vertikales Doppelfeuer** eröffnet worden.

Notice to Mariners 354 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Owers to Christchurch Nr. 2045 und Portland to Owers Nr. 2450. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 195. — British Islands, Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 89b.

318 Lage der Low Lee rock-Boje — Penzance-Bai.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*“; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886. —
K. f. S. 38/318—1892.

Die Low Lee rock-Boje liegt auf 20 m (11 Faden) Wasser, 1 Kabel OzN von der Klippe, in ungefähr

50° 5′ 30″ N-Breite und
5° 31′ 10″ W-Länge.

Notice to Mariners 355 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Penzance bay Nr. 2345. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 1. Theil Nr. 19, Auflage 1886, Seite 53.

NORDSEE

Westküste von Norwegen

319 Veränderung einiger Leuchtfeuer an der Westküste von Norwegen.

261. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36 Auflage 1880. —
K. f. S. 38/319—1892.

An der Westküste von Norwegen sind folgende Leuchtfeuer verändert worden:

1.) Zu Ulvesund in ungefähr

61° 59′ 5″ N-Breite und
5° 10′ 30″ O-Länge.

Dieses ist ein **festes** Feuer und zwar: **weiß** von O (über den nördlichen Theil des Ankerplatzes in der Skare-Bai) bis S 28° O; (von S 28° O bis S 16° O ist das Licht geblendet); **weiß** von S 16° O (östlich vom faulen Grunde an der NO-Küste von Vaagsö) bis S 13° O; **roth** von S 13° O (westlich von den Untiefen im SW von Sliden) bis S 50° W (südlich von Smörksjaer).

2.) Das Leuchtfeuer von Skongsnaes in ungefähr

62° 1′ 55″ N-Breite und
5° 7′ 45″ O-Länge.

Dieses ist ein **festes** Feuer und **Blink**feuer, und zwar: **fest weiß** von S 77° O (nördlich von Brejflu) bis S 73° O; **Blink**feuer von S 73° O bis S 50° O (über Melsfluer und Ysteflu); **fest weiß** von S 50° O bis S 42° O; **fest roth** von S 42° O bis S 12° O (über Kraaka, Utryggen und Ystboen); **fest weiß** von S 12° O bis S 9° O; **Blink**feuer von S 9° O bis S 2° O (über Skierboen und die Klippen im W von Furenaes); endlich **fest weiß** von S 2° O über S und W bis N 42° W.

3.) Das Leuchtfeuer von Alnaes in ungefähr

62° 29′ 20″ N-Breite und
5° 58′ 25″ O-Länge.

Dieses ist ein **festes** Feuer und **Blink**feuer und zwar: **fest weiß** von N 11° O über O bis S 63° O; **Blink**feuer von S 63° O bis S 50° O (über Brejflu, Björneboen, Kalsboen und Fauskene); **fest weiß** von S 50° O bis S 47° O; **fest roth** von S 47° O bis S 30° O (über Oddeboen, Rauden und Kraaka, die Peilung S 47° O führt über die Mitte von Lejafald); **fest weiß** von S 30° O bis S 26° O; **Blink**feuer von S 26° O bis S 3° O (über Grimene, Haafleset und Stabben); **fest weiß** von S 3° O über S und W bis N 80° W. Es befindet sich $24 \cdot_7$ m (81 Fuß) über der See und ist auf **14** Meilen sichtbar.

Leuchtapparat V. Ordnung.

4.) Das Leuchtfeuer von Praestö in ungefähr

64° 47′ 30″ N-Breite und
11° 7′ 20″ O-Länge.

Dieses ist ein **festes** Feuer und zwar: **weiß** von N 3° W über N bis N 2° O; **roth** von N 2° O bis N 46° O (über die Klippen in SW); **weiß** von N 46° O über O und S bis S 52° W. Die Seehöhe beträgt 16·5 m (54 Fuß).

Notice to Mariners 358 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Stav fiord to Romsdals islands Nr. 2305 (1, 2, 3), The Naze to the North cape Nr. 1479 (2, 3), North sea Nr. 2339 (1, 2) und Brand fiord to Lekö Nr. 2308 (4). — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 199, 198, 210 & 276. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 1048, 1049, 1057 und 1092.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer

320 Leuchtfeuer beim Cap Melville — Insel Balábac.

45. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{38}/_{320}$ — 1892.

Am 20. August 1892 ist NW-lich vom Cap Melville, der S-Spitze der Insel Balábac, in ungefähr

7° 49′ 20″ N-Breite und
117° 0′ 10″ O-Länge

ein **Blink**feuer von *zwanzig Secunden* eröffnet werden, das über einen Bogen von 265° und zwar zwischen den Peilungen S 65° W und S 30° O auf **24** Meilen sichtbar ist.

Der *katadioptrische* Leuchtapparat befindet sich 90·5 m (297 Fuß) über der See und 27·4 m (90 Fuß) über dem Boden.

Der steinerne, achteckige Leuchtthurm und das nahe Wächterhaus stehen in einer Einfriedung, 3·7 Kabeln vom Strande.

Notice to Mariners 362 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Balábac strait Nr. 948, Palawan island Nr. 967 und China Sea Nr. 1263 & 2660b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 206, 210. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 339*.

GROSSE NORDSEE

Nordost-Oceanien — Sandwich- (Hawai-) Archipel

321 Baggerung im Hafen von Honolulu — Insel Oahu.

3. ERGÄNZUNG ZU: „*Pacific Islands*"; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{38}/_{321}$ — 1892.

Die Regierung von Hawai hat für die Dauer der Vertiefungsarbeiten im Hafen von Honolulu folgende Vorschriften erlassen:

1.) Der Bagger hat in 9 m (30 Fuß) Höhe über der See *ein* **weißes**, und um dasselbe — ein gleichseitiges Dreieck von 0·9 m (3 Fuß) Seitenlänge bildend — *drei* **rothe** Lichter zu führen.

2.) Einlaufende Dampfer haben auf gehörige Entfernung vom Bagger zu stoppen und einen Pfiff mit der Dampfpfeife abzugeben, welcher vom Bagger mit einem Pfiffe zu beantworten ist. Drei vom Bagger abgegebene Pfiffe bedeuten, dass die Passage frei ist.

Notice to Mariners 365 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Honolulu harbour Nr. 1378.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Pacific Islands; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891, Seite 439.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

322 Bake auf Elf-Riff weggeschwemmt — Innere Route.

73. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{38}/_{322}$ — 1892.

Die schwarze Bake auf dem SW-Ende des Elf (L)-Riffes, in ungefähr

13° 50′ 10″ S-Breite und
143° 49′ 40″ O-Länge

ist verschwunden und wird nicht ersetzt werden.

Notice to Mariners 360 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Claremont point to cape Direction Nr. 2921 und Coral sea and great Barrier reef Nr. 2764 — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 368.

OSTASIEN

Japanisches Meer — Küste der russischen Tatarei

323 Leuchtfeuer auf Peschurova Cap gelöscht — Vostok-Bai.

Das feste rothe Feuer auf dem Cap Peschurova (Petschurof) in ungefähr

42° 50′ 45″ N-Breite und
132° 43′ 30″ O-Länge

ist außer Thätigkeit gesetzt worden. (Siehe K. f. S. $^{3}/_{52}$—1891).

Notice to Mariners 357 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Strelok bay to St. Vladimir bay Nr. 2511. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 568*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 232. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 158. — K. f. S. $^{3}/_{52}$—1891.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 39

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 24. September 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTSEE

Südostküste von Schweden

324 Leuchtfeuer auf Adkubb und Skötkobben — Stockholmer Scheeren.

427. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 39/324—1892.

Am 13. August l. J. sind in den Stockholmer Scheeren folgende Leuchtfeuer eröffnet worden:

1.) Auf Adkubb, SSW-lich von der Insel Sandö, in ungefähr

59° 15′ 55″ N.-Breite und
18° 54′ 0″ O.-Länge

ein **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen S 63° W und S 74° W **grünes**, von S 74° W bis S 83° W und in einem Sector von 27° gegen Skötkobben zu **weißes** Licht zeigt.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung befindet sich 6.3 m (21 Fuß) über der See auf einem weißen, runden, eisernen Thurm. Die Sichtweite des weißen Lichtes beträgt **6**, jene des grünen Lichtes **2** Meilen.

2.) Auf Skötkobben, W-lich von der Insel Sandö in ungefähr

59° 17′ 15″ N.-Breite und
18° 53′ 50″ O.-Länge

ein **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen N 36° W und N 18° W **grünes**, von N 18° W bis N 14° W **weißes**, von N 14° W über N bis N 14° O **rothes** und von S 27° O bis S **weißes** Licht zeigt.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung befindet sich auf einem weißen, runden, eisernen Thurm, 2.₆ m (8 Fuß) über der See. Die Sichtweite des weißen Lichtes beträgt **6**, des rothen **4** und des grünen **2** Meilen.

Die Feuer brennen jährlich vom 1. August bis 15. Mai und stehen nicht unter ständiger Aufsicht.

Notice to Mariners 372 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Landsort to the Gulf of Bothnia Nr. 2362. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 121. — Baltic Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 819*.

Finischer Busen — Südküste von Finland

325 Leuchtschiff bei Äransgrund.

428. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*“; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{39}/_{325}$—1892.

Am 2. August 1892 ist 2 Meilen SOzO$^3/_4$O von der Ärans-(Ny-)Grund kennzeichnenden Boje, in ungefähr

59° 58′ 0″ N-Breite und
24° 56′ 15″ O-Länge

ein Leuchtschiff ausgelegt worden. Dasselbe ist roth angestrichen, hat zwei Masten und führt an beiden Seiten den Namen „*Äransgrund*“ in weißen Lettern und an jedem Masttopp eine durchbrochene *Kugel* als Tagesmarke. Bei Nacht führt das Leuchtschiff statt der Kugeln **feste rothe** Feuer, 10.₄ m (34 Fuß) über der Meeresfläche, die auf **6** Meilen sichtbar sind.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden mit den Nebelsirenen des Leuchtschiffes in *jeder Minute vier* Signale von je *siebeneinhalb Secunden* Dauer abgegeben.

Auf dem Leuchtschiffe sind Lotsen stationiert und werden folgende Lotsensignale gemacht:

Bei Tag:

1.) Flagge *C* des internationalen Signalbuches, wenn der Lotse gesendet wird.

2.) Flagge *D* desselben Signalbuches, wenn kein Lotse vorhanden ist, oder wegen schlechten Wetters nicht gesendet werden kann.

Bei Nacht:

1.) **Rothes** und **weißes** Licht abwechselnd mit einer Lotsenlaterne gezeigt hat die Bedeutung der Flagge *C*.

2.) Zwei **weiße** Lichter an der Gaffel des Großmastes haben die Bedeutung der Flagge *D*.

Notice to Mariners 376 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Baltic to Hogland Nr. 2246, Gulf of Finland Nr. 2191 und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 260. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 689*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Neufundland — Ostküste

326 Leuchtfeuer auf Great Dunier Island — Notre-Dame-Bai.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{39}/_{326}$—1892.

Auf der Insel Great Dunier, N-Seite der Einfahrt in die Badger-Bai, ist in ungefähr

49° 31′ 45″ N-Breite und
55° 32′ 30″ W-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet worden. Es befindet sich in einer Kuppel auf dem Dache eines kleinen Hauses, 64 m (210 Fuß) über der See, $4._6$ m (15 Fuß) über dem Boden, und ist angeblich auf **16** Meilen sichtbar. Jährliche Brennzeit vom 15. Mai bis 31. December.

Notice to Mariners 370 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Notre Dame bay Nr. 280, Orange bay to Gander bay Nr. 285, Newfoundland island Nr. 232b, und Gulf of St. Lawrence Nr. 2516. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 200. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 8*.

St. Lorenz-Golf — Insel Cape Breton

327 Lage des Leuchtthurmes auf der SO-Barre im Hafen von Sydney.

143. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{39}/_{327}$—1892.

Laut Mittheilung des Staff-Commander *W. Tooker* von der kön. britischen Kriegsmarine liegt der Leuchtthurm auf der SO-Barre, O-Seite des Hafens von Sydney unter folgenden Peilungen:

Römisch-katholische Kirche bei der NW-Barre 1.$_3$ Meile . NWzW$^7/_8$W
Römisch-katholische Kapelle bei Gillivray point . . . NO$^1/_4$N

in ungefähr

46° 12′ 25″ N.-Breite und
60° 12′ 45″ W.-Länge.

Notice to Mariners 368 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: Sydney harbour Nr. 2042.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Seite 220. — Eastern coasts of North Amerika etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 69.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 40

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 1. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

328 Kennzeichnung der Fahrrinne in der Hafeneinfahrt von Umago.

833. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{40}/_{328}$—1892.

In der Einfahrt des Hafens von Umago ist senkrecht auf die Richtung des Schutzdammes, 15 m vom Dammkopfe entfernt, eine Fahrrinne von 120 m Länge, 25 m Breite und 3.₂ m Tiefe (bei Tiefwasser) ausgesprengt worden. Diese Fahrrinne wird an ihrer rechten Seite durch eine 14 m NNO vom Dammkopfe ausliegende *Spieren*boje (System *Purschka*) gekennzeichnet, welche an einer Stange, 3 m über der Tiefwasserfläche, einen aus zwei *weißen* gekreuzten Dreiecken gebildeten *Kegel* als Toppzeichen trägt, worauf die bei Tiefwasser in der Fahrrinne vorfindliche Wassertiefe (*3.₂ m*) in schwarzen Zahlen angegeben ist.

Die Boje ist an einem in den Felsengrund getriebenen Augbolzen befestigt und ist bis zum Tiefwasserniveau *roth*, darüber aber *grau* angestrichen.

Beim Einlaufen ist die Boje an St. B. zu lassen und kann ganz nahe passiert werden.

Avviso ai Naviganti 31 — K. k. Seebehörde Triest, 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Umago etc. Nr. 3312 & 3407, Golf von Triest Nr. 3308 & 3403 und Umago und Parenzo Nr. 3310 & 3405. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 45.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 832. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 37/310—1892.

329 Legung von Telegraphen-Kabeln in Süd-Dalmatien.

834. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 40/329—1892.

In Süd-Dalmatien sind zwei neue Telegraphen-Kabel gelegt worden, und zwar:

1.) Im Canale von Brazza. Das Kabel geht aus vom Bootshafen bei Velika Luka an der Festlandküste und landet auf der Insel Brazza, bei Pučišće, in der ersten, W-lich von der Leuchtfeuer-Spitze liegenden Einbuchtung. Die Kabelthürmchen stehen in:

43° 24′ 52″ N-Breite und 16° 43′ 45″ O-Länge,

beziehungsweise

43° 21′ 45″ N-Breite und 16° 44′ 13″ O-Länge.

2.) Im Canale von Meleda. Das Kabel geht aus vom O-Ufer des Hafens Prapatna an der Festlandküste und landet auf der Insel Meleda in der ersten W-lich von der Spitze Pusta gelegenen Einbuchtung. Die Kabelthürmchen stehen in:

42° 48′ 32″ N-Breite und 17° 40′ 44″ O-Länge,

beziehungsweise

42° 44′ 46″ N-Breite und 17° 36′ 13″ O-Länge.

Im Bereiche der Kabel ist das Ankern verboten.

Avviso ai Naviganti 36 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Brazza Nr. 3333 & 3424 und Meleda 3342 & 3432. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 282 & 364.

Westliches Italien — Westküste

330 Auslöschung des Leuchtfeuers auf dem Nordende des Molo San Gennaro in Neapel.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. — K. f. S. $^{40}/_{330}$—1892.

Am 15. September 1892 ist das grüne Blinkfeuer auf dem Nordende des Molo San Gennaro in Neapel außer Thätigkeit gesetzt worden.

Geographische Lage:

40° 50′ 22″ N-Breite und 14° 15′ 40″ O-Länge.

Notice to Mariners 382 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Naples, with plan of Naples road Nr. 1728. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 203. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 355*.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Südwestküste von Spanien

331 Betonnung in Cadix.

22. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of Spain etc. Directions*“; Nr. 17, Auflage 1891.— K. f. S. $^{40}/_{331}$—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Aurora, k. u. k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* zufolge ist die $5^1/_4$ Meilen NWzW$^1/_4$W von San Sebastian ausgelegene „Telegraph Buoy“ gesunken.

Die Untiefe Los Cochinos wird nicht durch eine schwarze Bake, sondern durch eine Boje mit Kugel bezeichnet (siehe K. f. S. $^{29}/_{258}$—1892).

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cadiz bay and approaches Nr. 86.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of Spain, etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1885, Seite 396.

23. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of Spain etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{40}/_{332}$—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Aurora, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* ist über Huelva folgendes zu entnehmen:

1.) Für das Anlaufen des Padre-Santo-Canals wird die in der Aufstellung begriffene *Columbus*-Säule die weitest sichtbare Orientierungsmarke der Küste bilden. Sie liegt circa 300 m (1.$_6$ Kabel) Ost vom Kloster Rábida.

2.) Die Barre des Padre Santo-Canals ist einer beständigen Verschiebung unterworfen; gegenwärtig liegt sie fast 1 Meile östlicher als in der Karte Nr. 72 angegeben ist.

3.) Das Fahrwasser der Barre wird durch zwei Leitbaken, die transportabel sind und der Veränderung des Fahrwassers entsprechend verstellt werden, gekennzeichnet. Zu beiden Seiten dieser gegenwärtig SÖ-lich vom Zollwächterhause (Casa de los Carabineros) befindlichen Leitbaken steht je eine aus Latten gebildete, hell angestrichene, viereckige Doppelscheibe. Die vordere, niedrigere der Leitbaken trägt bei Nacht ein **festes**, die rückwärtige, höhere ein **festes rothes** Licht, die nach Angabe des Regierungslotsen auf 6 Meilen sichtbar sind.

4.) Bei normalem Hochwasser und ruhiger See können Schiffe bis zu 6 m (20 Fuß) Tiefgang die Barre passieren; die günstige Anlaufsrichtung des Canals ist derzeit beiläufig NOzN.

5.) Die Einfahrt ist durch *rothe* und *grüne Kegel*bojen bezeichnet; erstere sind einlaufend an B. B. letztere an St. B. zu lassen. Von der Barre bis Huelva sind *8 rothe* und *3 grüne* Bojen ausgelegt, die bei Nacht in der Farbe ihres Anstriches elektrisch beleuchtet sind.

6.) Im Rio Tinto ist das Fahrwasser durch *3 rothe* und *2 grüne* Bojen bezeichnet.

7.) An sonstigen Seezeichen bestehen:

a) Bei Sebo point eine grüne Boje mit Gerüst und runder Scheibe als Toppzeichen.

b) Auf der Bank La Ballena, nächst der beim Westrande derselben gelegenen grünen Boje, eine grüne, hölzerne Bake, mit runder Scheibe als Toppzeichen.

Boje sowohl als Bake sind von nach Huelva steuernden Schiffen an St. B. zu lassen.

8.) Auf den Bänken Manto und La Ballena sind Niederungen entstanden, die bei Flut circa 0.$_6$—0.$_9$ m (2—3 Fuß) über Wasser liegen.

9.) Eine sehr gute Orientierungsmarke für die Fahrt im Canale bildet das auf der Spitze Cascajera gelegene Haus mit rothem Dache.

10.) Das Hilfsfeuer auf Morro point, circa $5^1/_2$ Kabeln NW-lich von der „Casa de los Toreros" ist ausser Thätigkeit gesetzt worden.

11.) Am Kopfe des S-lichsten, sogenannten Rio Tinto-Molos in Huelva ist ein **festes rothes** Feuer eröffnet worden.

12.) Zwischen dem mittleren und dem nördlichen der drei bestehenden Verladungs-Molen in Huelva ist eine breite hölzerne Landungsbrücke mit Stiegen zum Anlegen der Boote errichtet worden; desgleichen eine im Rio Tinto unterhalb des Klosters Rábida.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port of Huelva Nr. 72 (Punkt 3 & 10). — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of Spain etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 385. — Western Coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 483 a.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 11. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of Spain etc. Directions*"; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{9}/_{86}$—1892.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Ostküste von Schweden

333 Leuchtfeuer auf Kråkön und Lörudde.

429. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888 — K. f. S. $^{40}/_{333}$—1892.

1.) Auf der SW-Spitze der Insel Kråkön, in ungefähr

61° 33′ 40″ N-Breite und 17° 20′ 0″ O-Länge

ist ein **weiß** und **rothes Blink**feuer eröffnet worden. Dasselbe ist **weiß** von N 27° W über N bis N 10° O; **roth** von N 10° O über O bis S 16° O (in einem Theile dieses Sectors ist das Licht verdunkelt); **weiß** von S 16° O bis S 12° O.

Das Feuer befindet sich in einem weißen, runden, eisernen Thurme 7 m (23 Fuß) über Wasser und ist auf **6** beziehungsweise **4** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

1.) Auf dem O-Ende der Insel Lörudde, in ungefähr

62° 13′ 50″ N-Breite und 17° 40′ 30″ O-Länge

ist ein **weiß** und **rothes Blink**feuer eröffnet worden. Dasselbe ist **weiß** von S 32° O über S bis S 16° W; **roth** von S 16° W über W bis N 5° W und wieder **weiß** von N 5° W über N bis N 4° O. Das Feuer befindet sich in einem weißen, eisernen Thurme 5 m (16 Fuß) über Wasser und ist auf **6** beziehungsweise **4** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Jährliche Brennzeit dieser nicht unter ständiger Aufsicht stehenden Feuer vom 1. August bis 15. December.

Notice to Mariners 380 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hornslandet to Stiernö point Nr. 2299 (2), South Quarken to Hornslandet Nr. 2296 (1) und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 293 & 297. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 762* & 761*.

Bothnischer Busen — Westküste von Finland

334 Leuchtschiff bei der Untiefe Ulko Nahkiainen.

430. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot"*; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{40}/_{334}$—1892.

Am 9. August 1892 ist bei der Untiefe Ulko Nahkiainen, in ungefähr

64° 34′ 50″ N-Breite und 23° 51′ 40″ O-Länge

ein Leuchtschiff ausgelegt worden. Dasselbe ist *roth* angestrichen, führt an beiden Seiten den Namen *„Nahkiainen"* in *weißen* Buchstaben und hat 2 Masten, die am Topp je eine durchbrochene *Kugel* als Tagesmarke tragen. Bei Nacht führt das Leuchtschiff an jedem Masttopp, 10.₄ m (34 Fuß) über der Wasserfläche, ein **festes** auf **7** Meilen sichtbares Feuer.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden mit der Nebelsirene des Leuchtschiffes *jede Minute vier* Signale von je 7½ *Secunden* Dauer abgegeben.

Notice to Mariners 391 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fiäderäg to Tome point Nr. 2301 & Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 363. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 727*.

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See — Nordwestküste von Norwegen

335 Änderung des Leuchtfeuers Hjertholm bei Lödingen — Tiel Sound.

262. ERGÄNZUNG ZU: *„Norway Pilot"*; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^{40}/_{335}$—1892.

Das in ungefähr

68° 24′ 30″ N-Breite und 16° 2′ 30″ O-Länge

liegende **feste** Feuer von Hjertholm ist in ein **festes** Feuer und **Blink**feuer umgeändert worden; von N 49° O bis N 23° O (über Rot Vaer und Smael-

rumpen) ist es ein **Blink**feuer, von N 23° O über N und W bis S 26° W (O-wärts von Fiskeskagene) ist es ein **festes** Feuer.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Notice to Mariners 389 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lofoten islands to Andö Nr. 2312 und The Naze to the North Cape Nr. 1179. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 330. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1124.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Prinz Edwards-Insel

336 Betonnung in der Northumberland-Straße.

144. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{40}{}_{336}$ — 1892.

Laut Mittheilung des Captain *W. des V. Hamilton* vom königlich britischen Schiffe Blake bestehen in der Northumberland-Strasse folgende Seezeichen:

1.) Eine Bake mit viereckigem *Korbe* als Toppzeichen unter den Peilungen:

Cap Jouriman-Leuchtthurm 9 Kabeln	SWzS$^3/_4$S
Kopf des Eisenbahndammes	SzO$^1/_2$O

in ungefähr

46° 10′ 15″ N-Breite und 63° 47′ 40″ W-Länge.

2.) Eine *selbstthätige Signal*boje, *roth*, SW-lich von der Tryon-Bank unter den Peilungen:

Crapaud-Leuchtthurm 5 Meilen	NOzN$^7/_8$N
Rice point	O$^1/_2$S

in ungefähr

46° 8′ 40″ N-Breite und 63° 32′ 0″ W-Länge.

Bemerkung. — Die weiße Bake auf Causeau point ist verschwunden.

Das Irrenhaus, ein auffälliger rother Ziegelbau mit Thurm, 3 Kabeln WSW von Falcon point liegend, Ö-lich offen vom Kopfe des „railway pier“ in Charlottetown NO$^3/_4$N gehalten führt SÖ-lich frei von Middle ground.

Geographische Lage des Irrenhauses:

46° 15′ 30″ N-Breite und 63° 5′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners 394 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Northumberland strait Nr. 2034, Gulf of St. Lawrence Nr. 2516, St. John's to Halifax Nr. 2666, Charlottetown harbour Nr. 1709 (Bemerkung) und Hillsborough bay Nr. 1738 (Bemerkung). — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Seite 61, 100, 109.

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Südafrika — Nieder-Guinea

337 Änderung des Leuchtfeuers von St. Philip's Bonnet — Benguela-Bay

27. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Africa Pilot, 2. Theil*"; Nr. 64, Auflage 1889. — K. f. S. $^{40}/_{337}$ — 1892.

Am 9. September 1892 ist die Farbe des Leuchtfeuers von St. Philips Bonnet von roth auf **weiß** geändert worden.

Ungefähre geographische Lage (Karte Nr. 627):

12° 34′ S-Breite und 13° 20′ O-Länge.

Notice to Mariners 399 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* St. Paul de Loanda to Great Fish bay etc. Nr. 627, Cape Lopez to the cape of Good Hope Nr. 1013 und South Atlantic ocean Nr. 2202a. — — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Africa Pilot, 2. Theil; Nr. 64, Auflage 1889, Seite 16. — West Coast of Africa etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 583.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Rothes Meer — Ostküste

338 Bake auf Shab el Kebir — Ansegelung von Jidda.

3. ERGÄNZUNG ZU: *„Red Sea and Gulf of Aden Pilot“*; Nr. 71, Auflage 1892. —
K. f. S. $^{40}/_{338}$—1892.

An Stelle der weggeschwemmten Bake auf Shab el Kebir ist in ungefähr

21° 40′ 25″ N-Breite und 38° 50′ 0″ O-Länge

eine 9 m (30 Fuß) hohe und $1{\cdot}_8$ m (6 Fuß) im Durchmesser haltende eiserne Säule mit einer *Kugel* als Toppzeichen errichtet worden. Sie ist *roth* angestrichen und kann bei klarem Wetter aus einer Entfernung von **8** Meilen gesichtet werden.

Notice to Mariners 385 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Red Sea, sheet 3, Nr. 8c. — *Nautische Hilfsbücher:* Red Sea and Gulf of Aden Pilot; Nr. 71, Auflage 1892, Seite 289.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Java-See

339 Leuchtfeuer auf West Nangka — Banka-Straße.

3. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“*: I. Band Nr. 81, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{40}/_{339}$—1892.

Im November 1892 soll auf West Nangka, in ungefähr

2° 22′ 50″ S-Breite und 150° 45′ 35″ O-Länge

ein **Blinkfeuer** von *dreißig Secunden*, $56{\cdot}_7$ m (186 Fuß) über der See, auf **20** Meilen sichtbar, eröffnet werden. Gegen O zu wird das Feuer durch die übrigen Nangka-Inseln verdunkelt werden.

Linsen-Leuchtapparat 2. Ordnung.

Der eiserne Leuchtthurm ist zwölfseitig, $26{\cdot}_5$ m (87 Fuß) hoch, weiß angestrichen und steht in einer Einfriedung auf einem 30 m (98 Fuß) hohen Hügel auf der Westseite des Eilandes.

Notice to Mariners 395 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Banka strait Nr. 2597, Banka and Gaspar straits with plan of Nangka islands Nr. 2149, Banka strait to Singapore Nr. 2757 und Eastern Archipelago Nr. 941a, China sea Nr. 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; I. Theil Nr. 81, Auflage 1886, Seite 307. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 319c.

GROSSE SÜDSEE

Südost-Oceanien — Tonga (Freundschafts)-Inseln

340 Änderung der Betonnung im Egeria channel — Tongatabu.

4. ERGÄNZUNG ZU: *„Pacific Islands“*; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891. —
K. f. S. 40/340—1892.

Am 1. August 1892 sind in der Betonnung des Egeria channel folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Eine *roth* und *weiß* senkrecht *gestreifte* Fahrwasserboje ist unter folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Südende von Atatá 9 Kabeln . . . . SO¹/₈O
Toke toke . . . . SW⁷/₈W.

Geographische Lage:

21° 2′ 50″ S-Breite und 175° 16′ 20″ W-Länge.

2.) Die weiße Kegelboje NW-lich von Atatá ist durch eine *rothe* Kegelboje ersetzt worden.

3.) Die rothen Kegelbojen bei den Untiefen Friday und Johnnie sind durch *schwarze Klapp*bojen ersetzt worden.

4.) Die weiße Kegelboje bei Campbell rock ist durch eine *rothe* Kegelboje ersetzt worden.

Notice to Mariners 379 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tongatábu Nr. 2563. — *Nautische Hilfsbücher:* Pacific Islands; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891; Seite 32—36.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Alaska — Südküste

341 Betonnung des Sitka-Sundes.

273. ERGÄNZUNG ZU: *„North Pacific Directory“*; Nr. 93, Auflage 1886. —
K. f. S. 40/340—1892.

In den verschiedenen nach Sitka harbour führenden Fahrwassern sind nachstehende Bojen ausgelegt worden:

1.) Eine *rothe Kegel*boje *„Nr. 2“* auf 22 m (12 Faden) Wasser auf der N-Seite der Zenobia-Klippe, in ungefähr

57° 0′ 10″ N-Breite und 135° 22′ 45″ W-Länge.

2.) Eine *schwarz* und *weiß wagrecht* gestreifte *Kegel*boje auf 18 m (10 Faden) Wasser auf der Südseite der Makhnati-Klippe, 3 Kabeln SSW vom West beacon.

3.) Eine *schwarze Klapp*boje „*Nr. 1*“ auf 18 m (10 Faden) Wasser, beim Tsaritza rock, $1^1/_4$ Meile $NO^3/_4O$ von der Ostbake auf The Eckholms.

4.) Eine *rothe Spieren*boje „*Nr. 2*“ auf 11 (6 Faden) Wasser, $1^1/_4$ Kabel $NO^1/_2O$ von Channel rock zur Kennzeichnung des N-Endes der diese Klippe umgebenden Untiefe.

5.) Eine *schwarze Spieren*boje „*Nr. 1*“ auf 10 m ($5^1/_2$ Faden) Wasser $1{\cdot}_9$ Kabel $NO^1/_4O$ von der Bake auf Channel rock, zur Kennzeichnung der N-Seite des Fahrwassers.

Bemerkung. — East Beacon auf The Eckholms und West Beacon auf Makhnati sind 6 m (20 Fuß) hoch und *weiß* angestrichen.

Notice to Mariners 387 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Nachrichten für Seefahrer $^{37}/_{1994}$ — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sitka harbour Nr. 2348. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 631.

342 Betonnung an der Südküste von Alaska.

274. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*“; Nr. 93, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{40}/_{342}$—1892.

An der S-Küste Alaskas sind folgende Bojen ausgelegt und Baken errichtet worden:

1.) In der Nichols-Passage eine *rothe Kegel*boje „*Nr. 2*“, auf $18{\cdot}_3$ m (10 Faden) Wasser, etwa $^1/_4$ Kabel ONO von den Kelp rocks, in ungefähr

55° 9′ 0″ N-Breite und 131° 39′ 0″ W-Länge,

ferners eine *schwarze Klapp*boje „*Nr. 1*“ auf 18·3 m (10 Faden) Wasser, beim Ende des Riffes an der W-Spitze der Insel Gull, in ungefähr

55° 8′ 15″ N-Breite und 131° 37′ 0″ W-Länge.

2.) Im Revilla Gigedo channel eine *schwarze Klapp*boje „*Nr. 1*“, auf 22 m (12 Faden) Wasser, $^1/_3$ Kabel NNO von der äußeren Hog-Klippe, in ungefähr

55° 11′ 30″ N-Breite und 131° 21′ 45″ W-Länge,

dann eine *schwarze Klapp*boje „*Nr. 3*“ auf 13 m (7 Faden) Wasser beim NO-Ende vom Spire island Riffe, in ungefähr

55° 16′ 0″ N-Breite und 131° 30′ 0″ W-Länge,

endlich eine eiserne Bake mit einem *schwarz* und *weiß* wagrecht *gestreiften Fasse* als Toppzeichen, auf dem Gipfel der Klippe Cutter, in ungefähr

55° 17′ 15″ N-Breite und 131° 31′ 45″ W-Länge.

3.) In den Tongass Narrows eine *rothe Kegel*boje „*Nr. 2*“ auf 6 m ($3^1/_4$ Faden) Wasser, S-lich von der Klippe Idaho, in ungefähr

55° 18′ 45″ N-Breite und 131° 36′ 30″ W-Länge.

4.) In der Clarence Strait eine 6 m (20 Fuß) hohe eiserne Bake mit einem *schwarz* und *weiß* wagrecht *gestreiften Fasse* als Toppzeichen, auf dem Gipfel der Klippe Lincoln, in ungefähr

56° 3′ 15″ N-Breite und 132° 42′ 45″ W-Länge.

5.) In der Chatham Strait eine 6 m (20 Fuß) hohe eiserne Bake mit einem *schwarz* und *weiß* wagrecht *gestreiften Fasse* als Toppzeichen, auf dem höchsten Punkte des Hanus-Riffes, in ungefähr

58° 9′ 15″ N-Breite und 135° 6′ 15″ W-Länge.

6.) Im Saginaw channel eine *wagrecht* gestreifte *Klapp*boje etwa 1/4 Kabel OSO von der Klippe Faust, in ungefähr

58° 24′ 15″ N-Breite und 135° 1′ 0″ W-Länge.

7.) Im Lynn channel eine 6 m (20 Fuß) hohe eiserne Bake mit einem *schwarz* und *weiß* wagrecht *gestreiften Fasse* als Toppzeichen, auf dem höchsten Punkte des Vanderbilt-Riffes in ungefähr

58° 34′ 45″ N-Breite und 135° 6′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 386 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port Simpson to Cross Sound etc. Nr. 2431.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 595—615.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 41

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 8. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

343 Kennzeichnung des Riffes Sasso bei Orsera.

835. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{41}/_{343}$—1892.

Auf dem beim W-Ende des Eilandes Lunga, ungefähr $4._6$ Kabeln SOzO$^1/_4$O von der Leuchtbake der Marmi-Bank gelegenen Riffe Sasso ist in $1._7$ m Wassertiefe ein $4._2$ m hoher, eiserner, weiss angestrichener Pricken mit durchbrochener Kugel errichtet worden.

Avviso ai Naviganti 35 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eilande und Pässe von Orsera Nr. 3312 & 3407, Orsera und Rovigno Nr. 3311 & 3406 und Caorle bis Promontore Nr. 3307. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 50.

Spanien — Südküste

344 Hafenbauten und Lage des Leuchtfeuers auf dem W-Damme in Málaga.

3. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Mediterranean Pilot, 1. Band*“; Nr. 9, Auflage 1891. — K. f. S. $^{41}/_{344}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *S. C. Holland* vom königlich britischen Schiffe AUSTRALIA waren die Hafenwerke zu Málaga im August l. J. noch nicht vollendet.

Das Leuchtfeuer auf dem W-Damme befindet sich 76 m ($0._4$ Kabel) innerhalb des Dammkopfes.

Notice to Mariners 401 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Port Málaga Nr. 1848.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Mediterranean Pilot, 1. Band; Nr. 9, Auflage 1891, Seite 5. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 19*.

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

345 Leuchtfeuer auf der Spitze Vrisaki — Mandri-Canal.

165. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — K. f. S. $^{41}/_{345}$—1892.

Am 27. August 1892 ist auf der Spitze Vrisaki am W-Ufer des Mandri Canals, in ungefähr

37° 44′ 30″ N-Breite und 24° 5′ 15″ O-Länge

ein **weiß** und **grünes Blink**feuer eröffnet worden. Es befindet sich $21._3$ m (70 Fuß) über der See und ist sichtbar über einen Bogen von 180°, u. z. **weiß** von N 6° O über N bis N 4° W, **grün** von N 4° W über W bis S 61° W (die Riffe Makri und Tripiti deckend) und wieder **weiß** von S 61° W bis S 6° W.

Die Sichtweite des weißen Lichtes beträgt **14**, die des grünen **8** Meilen.

Linsen-Leuchtapparat.

Der Leuchtthurm ist vierseitig, aus Stein, mit Wärterhaus nebenan.

Notice to Mariners 405 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mandri channel Nr. 1526, Gulf of Athens Nr. 1657, Grecian archipelago Nr. 2836a und Mediterranean Sea Nr. 2158b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 51. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 786b.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Schottland

346 Änderung des Leuchtfeuers von Tarbet ness.

47. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885. —
K. f. S. 41/346—1892.

Am 22. September 1892 ist das in ungefähr

57° 52′ 0″ N-Breite und 3° 46′ 30″ W-Länge

liegende Leuchtfeuer von Tarbet ness in ein **Gruppenblink**feuer mit *sechs* **Blinken** in *fünfzehn Secunden*, denen eine Verfinsterung von *fünfzehn Secunden* folgt, umgeändert worden. Beleuchtungswinkel 360°.

Notice to Mariners 406 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Firth of Dornoch Nr. 2170, Banff to the Ord of Caithness Nr. 1823, Scotland etc. Nr. 2397 a und North Sea Nr. 2182 b. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885, Seite 66, 76. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 385.

OSTSEE

Finischer Busen — Nordküste von Esthland

347 Leuchtfeuer in der Kasper-Bai.

431. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 41/347—1892.

Am 9. August 1892 ist auf der W-Seite der Kasper Bai, in ungefähr

59° 36′ 20″ N-Breite und 25° 56′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet worden, das von S 13° O bis S 1° O **grün**, von S 1° O über S bis S 19° W **weiß** und von S 19° W über W bis N 71° W **roth** ist; W-lich von der Peilung S 35° W ist es durch Lopi point verdunkelt. Es befindet sich auf einem vierseitigen, weißen Thurme mit rothem Dach, 8.2 m (27 Fuß) über der See und ist auf **9** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit vom 27. Juli bis 27. December.

Notice to Mariners 402 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Baltic to Hogland Nr. 2246 und Gulf of Finland Nr. 2191. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 236. — Baltic Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 651*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Fundy-Bai

348 Änderung des Leuchtfeuers auf dem Cap Fourchu.

82. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Bay of Fundy etc*"; Nr. 50, Auflage 1885. — K. f. S. $^{41}/_{348}$ —1892.

Am 20. August 1892 ist das in der Ansegelung von Yarmouth, in ungefähr

43° 47′ 30″ N-Breite und 66° 9′ 25″ W-Länge

liegende Leuchtfeuer von Cap Fourchu in ein **Gruppenblink**feuer mit *drei* **Blinken** in *achtzig Secunden* verändert worden. Die Verfinsterung zwischen den einzelnen Blinken beträgt *zwanzig*, jene zwischen den Gruppen *vierzig Secunden*.

Notice to Mariners 407 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Pubnico to Yarmouth Nr. 2537 und Bay of Fundy Nr. 352. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Bay of Fundy etc.; Nr. 50, Auflage 1885, Seite 173. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 428.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Bahama-Inseln

349 Abtragung der Bake auf North rock — Great Bahama-Bank.

176. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. $^{41}/_{349}$—1892.

Am 5. September 1892 ist die auf North rock im Ship channel, in ungefähr

24° 52′ 30″ N-Breite und 76° 49′ 45″ W-Länge

gelegene Steinbake abgetragen worden.

Es befindet sich daselbst ein Leuchtthurm im Bau.

Notice to Mariners 404 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ship channel Nr. 1509 und Great Bahama bank Nr. 2077. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 512.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Sofala

350 Änderung des Leuchtfeuers auf Reuben point — Delagoa-Bai.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. 41/350—1892.

Am 10. September 1892 ist das feste Feuer auf Reuben (Vermelha) point, an der Mündung des English river, in ungefähr

28° 58′ 50″ S-Breite und 32° 36′ 0″ O-Länge

in ein **festes weiß** und **rothes** Feuer verändert worden. Es ist **weiß** von S 47° W bis S 77° W, **roth** von S 77° W bis S 83° W und **weiß** von S 83° W über W und N bis O. Die Sichtweite beträgt **15** Meilen, doch kann das Licht bei sehr klarer Luft bis O-wärts von Cockburn shoal gesehen werden.

Notice to Mariners 403 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Delagoa bay Nr. 644 und Tugela river to Delagoa bay Nr. 2089. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 185. — Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 22.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 42

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 15. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

351 Beabsichtigte Änderung der Leuchtfeuer von Sta. Domenica und Turka — Golf von Cattaro.

836. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{42}/_{351}$—1892.

Laut Mittheilung der k. k. Seebehörde zu Triest sollen im Golfe von Cattaro nachstehende Leuchtfeuer verändert werden:

1.) Das feste Feuer auf der Spitze Sta. Domenica (Nr. 196 des Leuchtfeuer-Verzeichnisses) in ein **festes rothes** Feuer. (Siehe K. f. S. $^{41}/_{1140}$—1889).

2.) Das feste grüne Feuer auf der Spitze Turka in der Enge Le Catene (Nr. 197 des Leuchtfeuer-Verzeichnisses) in ein **festes** Feuer mit Arzberger'schem Leuchtapparate.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Enge Le Catene Nr. 3347.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 402.

OSTSEE

Mündung — Kattegat und Großer Belt

352 Auslegung von Glocken-Leuchtbojen bei Seierö und Lille Ground.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*"; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. 42/352—1892.

Am 1. October 1892 sind im Kattegat und Großen Belt nachstehende Bojen ausgelegt worden:

1.) An Stelle des Prickens mit 3 nach unten gerichteten Besen auf dem NW-Ende des sich von der Insel Seierö gegen NW erstreckenden Riffes eine *weiße Glocken-Leucht*boje mit der Aufschrift „*Seierö NW*" in *rothen* Lettern. Die Boje führt in 3·7 m (12 Fuß) Höhe über der See ein auf **4** Meilen sichtbares **festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** (*5 Secunden* sichtbar, *10 Secunden* verdunkelt.

Geographische Lage:

55° 56′ 15″ N-Breite und 11° 3′ 0″ O-Länge.

2.) An Stelle des weißen Prickens mit rothem Ball und nach unten gerichtetem Besen am N-Ende von Lille Ground eine *weiße Glocken-Leucht*boje mit der Aufschrift „*Lille Ground N*" in *rothen* Lettern. Die Boje trägt ein **festes rothes** Feuer mit **Verfinsterungen** (*3½ Secunden* sichtbar, *3 Secunden* verdunkelt), das sich in 3·7 m (12 Fuß) Höhe über dem Meeresspiegel befindet und bei klarem Wetter auf **4** Meilen sichtbar ist.

Geographische Lage:

55° 39′ 30″ N-Breite und 10° 37′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 416 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Nachrichten für Seefahrer 27/2005 & 2004 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Great and Little Belts Nr. 2116 (2), Entrance to Great and Little Belts Nr. 2229, The Kattegat Nr. 2114 und Baltic sea Nr. 2842a. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 79, 83, 86.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — Delaware

353 Änderung des einen Leuchtfeuers auf dem Delaware Breakwater.

779. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 42/353—1892.

Am 15. September 1892 ist das feste Feuer mit Blinken auf dem Delaware Breakwater, in ungefähr

38° 47′ 50″ N-Breite und 75° 6′ 50″ W-Länge

in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** $2^1/_2$ *Secunden* sichtbar, $2^1/_2$ *Secunden* verdunkelt, umgeändert worden.

Notice to Mariners 409 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Delaware river Nr. 2563, Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 144. — Eastern Coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 727.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Coromandelküste

354 Leuchtfeuer zu Tondi — Palk-Straße.

132. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{42}/_{354}$—1892.

Am 1. October 1892 ist knapp S-lich vom Zollhause zu Tondi, in ungefähr

9° 44′ 45″ N-Breite und 79° 0′ 30″ O-Länge

ein **auf 10** Meilen sichtbares **festes rothes** Feuer eröffnet worden. Der *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung befindet sich in $19._2$ m (63 Fuß) Höhe über der See, auf einem stählernen Maste.

Notice to Mariners 411 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Palk strait Nr. 68a, Cape Comorin to Cocanada Nr. 828 und Bay of Bengal Nr. 70. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 95. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 176*.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Ostküste der Malaischen Halbinsel

355 Verlegung des Leuchtfeuers an der Kuantan-Mündung.

46. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — K. f. S. 42/355—1892.

Laut Mittheilung des Captain *C. J. Balfour*, vom königlich britischen Schiffe Mercury ist das auf der S-Seite der Kuantan-Mündung gelegene feste Feuer (s. K. f. S. 16/413—1890) auf die N-Seite der Mündung verlegt worden. Es befindet sich gegenwärtig 8.5 m (28 Fuß) über der See, in ungefähr

3° 50′ 15″ N-Breite und 103° 20′ 15″ O-Länge.

Notice to Mariners 412 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kuantan river entrance, on sheet Nr. 1394 und China sea Nr. 2660 a. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 78. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 389.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 19. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — K. f. S. 16/413—1890.

OSTASIEN

Gelbes Meer — Golf von Pechili

356 Leuchtfeuer auf Cap Liau ti Shan — Pechili-Straße — Kwantung-Halbinsel.

16. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. — K. f. S. 42/356—1892.

Auf dem W-lichen Abhange des Liau ti Shan-Vorgebirges, in ungefähr

38° 43′ 15″ N-Breite und 121° 9′ 0″ O-Länge

ist ein vorläufiges **festes rothes** Feuer von **5** Meilen Sichtweite eröffnet worden. Der dioptrische Leuchtapparat 6. Ordnung befindet sich auf einer Bake, 91.4 m (300 Fuß) über der See.

Es wird daselbst ein Leuchtthurm gebaut, worauf ein **Gruppenblink**feuer mit *zwei* Blinken in *dreißig Secunden* eröffnet werden soll.

Notice to Mariners 417 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Pe Chili strait Nr. 1392, Pe Chili and Liau Tung gulfs Nr. 1256, Hongkong to Gulf of Liau Tung Nr. 1262 und North-west Pacific ocean Nr. 2459. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 603. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 478*.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

357 Veränderung des Leuchtfeuers auf Entrance Island — Georgia-Straße.

32. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{42}/_{357}$—1892.

Am 13. August 1892 ist das in ungefähr

49° 12′ 45″ N-Breite und 123° 48′ 45″ W-Länge

gelegene feste Feuer von Entrance island mit einem gegen die Gabriola-Riffe gerichteten **rothen** Sector von 7° versehen worden, der durch die Peilungen N 67° W und N 60° W begrenzt wird.

S-wärts von der Peilung N 60° W ist das Leuchtfeuer durch die Inseln Gabriola und Flat Top verdunkelt.

Linsen-Leuchtapparat 5. Ordnung.

Segelanweisung. Von S kommende Schiffe sollen ihren Curs erst ändern, wenn sie den Farbenwechsel des Leuchtfeuers auf Entrance island von roth in weiß bemerken, oder wenn sie das Feuer N 67° W peilen. Diese Peilung führt ungefähr 5 Kabeln N-lich von der Boje bei den Gabriola-Riffen vorüber.

Notice to Mariners 409 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Strait of Georgia Nr. 579 und Vancouver island Nr. 1917. — *Nautische Hilfsbücher*: British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 142—144. — Western coast of North America etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 227.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 43

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 22. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 358 Nebelsignalstation beim Leuchtthurme von Goulfar. 359 Bake auf North east rock. 360 Leuchtschiff bei Stollergrund. 361 Änderung des Nebelsignals auf Libby island.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

358 Nebelsignalstation beim Leuchtthurme von Goulfar — Belle Ile.

24. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France, etc.*"; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. 43/358 — 1892.

Auf dem Gipfel der 1300 m (7 Kabeln) S 30° W vom Goulfar-Leuchtthurme liegenden Klippe ist in einem kleinen gemauerten Gebäude eine Nebelsirene aufgestellt worden, womit bei nebeligem oder unsichtigem Wetter *aller zwei Minuten zwei* durch eine Pause von *3 Secunden* getrennte Töne von je *3 Secunden* Dauer abgegeben werden.

Geographische Lage:

47° 18′ 10″ N-Breite und 3° 14′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 422 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bourgneuf to Ile de Groix Nr. 2646 und Bay of Biscay Nr. 1104. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of France etc.; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 75. — Western coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 239.

359 Bake auf North east rock — Les Plâtresses — Chenal du Four.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France etc.*"; Nr. 17, Auflage 1891. —
K. f. S. 43/359 — 1892

Auf North-east rock (Les Plâtresses) ist eine 12 m (39 Fuß) hohe gemauerte Bake errichtet worden. Dieselbe ist *roth* angestrichen und trägt ein *rothes, kegelförmiges* Toppzeichen, dessen Spitze sich 6·5 m (21 Fuß) über Springgezeiten-Hochwasser erhebt.

Geographische Lage:

48° 26′ 20″ N-Breite und 4° 50′ 55″ W-Länge.

Notice to Mariners 424 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Avis aux Navigateurs 152/923 — Service Hydrographique de la Marine, Paris 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Channels between Ile d'Ouessant and the mainland Nr. 2694 und Raz de Sein to Goulven Nr. 2643. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of France etc.; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 32.

OSTSEE

Küste von Deutschland — Schleswig-Holstein

360 Auslegung eines Leuchtschiffes bei Stollergrund — Kieler Bucht.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*"; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. 43/360 — 1892.

Am 5. September 1892 ist in der Kieler Föhrde, Ö-lich von Stollergrund, unter der Peilung: „Leuchtthurm von Bülk point 4·2 Meilen SW", das ist in ungefähr

54° 30′ 20″ N-Breite und 10° 17′ 0″ O-Länge

ein *roth* angestrichenes Leuchtschiff ausgelegt worden, das an beiden Seiten den Namen „*Stollergrund*" in *weißen* Lettern und am Topp des Laternenmastes eine *schwarze* durchbrochene *Kugel* trägt. Außer dem Laternenmaste hat das Leuchtschiff achter einen Treibermast, woselbst die vorgeschriebene Flagge geführt wird.

Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zeigt das Leuchtschiff ein **Gruppenblink**feuer mit *zwei* **Blinken** in *dreißig Secunden.* Jede Gruppe besteht aus zwei durch eine Pause von *6 Secunden* getrennten Blinken von je *2 Secunden* Dauer, denen eine Verdunkelung von circa *20 Secunden* folgt.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden mit einer Sirene *aller 40 Secunden* zwei Stöße von je *2 Secunden* Dauer (hoch, tief) mit Zwischenpausen von *5 Secunden* abgegeben.

Schiffe, die einen gefährlichen Curs steuern, werden durch mehrere rasch aufeinander folgende Sirenentöne, Glockenschläge und Flaggensignale gewarnt.

Notice to Mariners 421 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Nachrichten für Seefahrer 37/1920 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kiel fiord Nr. 33, Kiel bay Nr. 2117 und Baltic sea Nr. 2842a. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 293, 294. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 407*.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Maine

361 Änderung des Nebelsignals auf Libby island.

Seit 30. September 1892 werden auf der Nebelsignalstation der Insel Libby bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Signale von *4 Secunden* Dauer nach Pausen von abwechselnd *4* und *18 Secunden* abgegeben.

Notice to Mariners 418 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Malchias Seal island to Gouldsborough bay Nr. 1246.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Eastern coasts of North and Central Amerika Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 506.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 734. ERGÄNZUNG ZU: *East coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 9. — K. f. S. $^{39}/_{606}$—1891.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 44

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 29. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

362 Kennzeichnung der Bank Plitki brak im NW von Castel Venier — Canal Montagna.

837. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{44}/_{362}$—1892.

Auf der ungefähr $^1/_2$ Meile NW-lich von Castel Venier liegenden Bank Plitki brak ist ein eiserner Pricken errichtet worden, der als Toppzeichen *zwei vertikal* angeordnete, mit den Spitzen einander zugekehrte vierseitige *Pyramiden* trägt. Der Pricken steht in $2._4$ m Wassertiefe und erhebt sich $5._6$ m über die See.

Avviso ai Naviganti 39 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Insel Pago etc. Nr. 3322 & 3415 und Spitze Punte-bianche bis Insel Lissa Nr. 3325. — *Nautische Hilfsbüche :* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 161.

---

363 Kennzeichnung der Bank an der Nordseite der Einmündung des Kerka-Flusses in den Prokljan-See.

838. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 44/363 — 1892.

Auf der Bank an der N-Seite der Einmündung des Kerka-Flusses in den Prokljan-See ist ein eiserner Pricken mit einer durchbrochenen *Kugel* als Toppzeichen errichtet worden. Der Pricken steht in 3.2 m Wassertiefe und erhebt sich 4.8 m über die See.

Beim Einlaufen in den Kerka-Fluss ist dieses Seezeichen an B. B. zu lassen.

Ungefähre geographische Lage:

43° 48′ 45″ N-Breite und 15° 52′ 52″ O-Länge.

Avviso ai Naviganti 39 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sebenico Nr. 3328 & 3420 und Spitze Punte-bianche bis Insel Lissa Nr. 3325. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 247.

---

364 Hafenfeuer in Castelnuovo — Bai Castelli.

839. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 44/364 — 1892.

Infolge Verlängerung des Hafendammes in Castelnuovo ist das auf dem Kopfe desselben befindliche feste rothe Feuer gelöscht und auf dem Ende der Steinanschüttung für die Verlängerung des Dammes ein neues **festes rothes** Feuer (Laterne) eröffnet worden, das sich auf einem hölzernen Pfahle, 2.4 m über der Wasserfläche befindet.

Avviso ai Naviganti 39 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Bai Castelli Nr. 3336.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 268. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 141.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 567. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 35/681 — 1887.

365 Änderung der Leuchtfeuer von Sta. Domenica und Turka — Golf von Cattaro.

840. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 44/365—1892.

Laut Mittheilung der k. k. Seebehörde zu Triest sind im Golfe von Cattaro nachstehende Leuchtfeuer verändert worden (s. K. f. S. 42/351—1892):

1.) Das feste Feuer auf der Spitze Sta. Domenica in ein **festes rothes** Feuer.

2.) Das feste grüne Feuer auf der Spitze Turka in der Enge La Catene in ein **festes** Feuer.

Avviso ai Naviganti 39 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Enge Le Catene Nr. 3347 und Cattaro Nr. 3346 & 3434. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 402. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere; Nr. 151, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 196 & 197.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 181., 668. & 836. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 40/743—1878, 41/1140—1889 & 42/351—1892.

Westliches Italien — Insel Sardinien

366 Kennzeichnung der Untiefen Biscie und Monaci — Bonifacio-Straße.

30. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“;* I. Band Nr. 2, Auflage 1885. — K. f. S. 44/366—1892.

Am 15. October 1892 ist behufs Kennzeichnung der Untiefen Biscie und Monaci in der Bonifacio-Straße folgende Veränderung an den Leuchtfeuern von Cap Ferro und der Insel Razzoli vorgenommen worden:

1.) Auf dem Leuchtthurme von Cap Ferro ist 9.5 m (31 Fuß) unter dem gegenwärtigen Feuer ein **festes rothes** Feuer eröffnet worden, das über ein Bogen von 33°, zwischen den Peilungen S 7° O und S 26° W auf **5** Meilen sichtbar ist. Die östliche Grenze führt ungefähr 2 Kabeln Ö-lich von der Untiefe Biscie, die westliche ungefähr 2 Kabeln W-lich von den Eilanden Monaci vorbei.

Geographische Lage:

41° 9′ 15″ N-Breite und 9° 31′ 30″ O-Länge.

2.) Das Leuchtfeuer der Insel **Razzoli** (fest weiß mit rothem Sector) wurde in einem Bogen von 90°, zwischen den Peilungen N 68° W und N 22° O **geblendet**. Die NO-Grenze dieses geblendeten Sectors führt ungefähr $1^1/_4$ Meile N-lich von der Untiefe **Monaci**, die W-Grenze ungefähr $0._5$ Meile W-lich vom Eilande **Spargiotto** vorbei.

Geographische Lage:

41° 18′ 30′ N-Breite und 9° 20′ 15″ O-Länge.

Bemerkung. — In gleichzeitiger Sicht des weißen Lichtes der Leuchtfeuer von **Ferro** und **Razzoli** ist man frei von den Untiefen **Biscie** und **Monaci**.

Notice to Mariners 430 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bonifacio strait Nr. 1189 und Sardinia Nr. 161 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediteranean Pilot; I. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 388, 389 & 393. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 236 & 238.

OSTSEE

Südostküste von Schweden — Insel Gotland

367 Änderung des Hafenfeuers von Visby.

432. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot"*; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{44}/_{367}$ — 1892.

Am 17. September 1892 ist das feste rothe Feuer auf dem Kopfe des Wellenbrechers zu **Visby** (**Wisby**), in ungefähr

57° 38′ 25″ N-Breite und 18° 17′ 15″ O-Länge

durch ein **weißes Blink**feuer ersetzt worden, das sich $7._3$ m (24 Fuß) über der See befindet und auf **7** Meilen sichtbar ist.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung ist in einem *grauen* Leuchthause aufgestellt, das auf einem massiven Unterbau steht.

Notice to Mariners 427 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gotland with plan of Visby Nr. 2250, Oland to Landsort Nr. 2361 und Baltic sea Nr. 2842 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 84. — Baltic sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 914.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Insel Puerto-Rico

368 Leuchtfeuer auf Tuna point.

177. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56 Auflage 1887. —
K. f. S. 44/368—1892.

Am 18. November 1892 wird auf der Spitze Tuna, an der SO-Küste von Puerto Rico, in ungefähr

18° 1′ 30″ N-Breite und 65° 51′ 0″ W-Länge

ein **18** Meilen weit sichtbares **festes** Feuer mit *zwei* **Blinken** in je *zwei Minuten* eröffnet werden.

Der *katadioptrische* Leuchtapparat 3. Ordnung befindet sich in 37.5 m (123 Fuß) Höhe über dem Meeresniveau, auf einem 16.2 m (53 Fuß) hohen, achtkantigen, weiß angestrichenen Thurme, der aus einem rechteckigen, grauen Gebäude emporragt.

Notice to Mariners 428 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* St. Domingo to Dominica Nr. 2600, West India Islands and Caribbean sea Nr. 762 und North Atlantic ocean Nr. 2060 b. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 197. — Islands of the West Indies etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1063*.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Ostküste der Philippinen

369 Sturm- und Hochflut-Signale zu Manila — Insel Luzon.

47. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
K. f. S. 44/369—1892.

Laut Bekanntgabe der königlich spanischen Regierung sind die vom Hafenamte und der Semaphorstation zu Manila abzugebenden Sturmsignale abgeändert und ein Hochflut-Warnsignal eingeführt worden.

Die Signalisierung erfolgt tagsüber vermittelst Trommel, Kegel, Ball und Flagge, bei Nacht vermittelst weißer und rother Lichter in folgender Weise:

1.) Eine *Trommel* (bei Nacht *zwei horizontal* angeordnete **weiße** Lichter) bezeichnet einen entfernten Sturm, dessen Richtung unbekannt ist. Sollte sich der Sturm nähern, so wird ein anderes Signal gemacht.

2.) Ein mit der *Spitze* nach *oben* gerichteter *Kegel über* einer *Trommel* (bei Nacht **1 rothes** und **1 weißes** Licht *horizontal* angeordnet) bedeutet, dass in einiger Entfernung N-lich eine Cyclone vorbeizieht, und dass starke Winde aus dem 3. Quadranten zu gewärtigen sind.

3.) Ein mit der *Spitze* nach *unten* gerichteter *Kegel unter* einer *Trommel* (bei Nacht **2 rothe** Lichter, *horizontal* angeordnet) bedeutet, dass in einiger Entfernung S-lich eine Cyclone vorüberzieht, und dass starke Winde aus dem 2. Quadranten zu gewärtigen sind.

4. Ein mit der *Spitze* nach *oben* gerichteter *Kegel unter* einem *Ball* (bei Nacht **3 weiße** Lichter, *horizontal* angeordnet) bedeutet, dass sich eine Cyclone in gefährlicher Nähe befindet, dass die Gefahr jedoch nicht unmittelbar bevorsteht, demnach Zeit für fernere Meldung vorhanden ist.

5.) Ein mit der *Spitze* nach *oben* gerichteter *Kegel* (bei Nacht **1 weißes**, **1 rothes** und **1 weißes** Licht, *horizontal* angeordnet) bedeutet, dass nahe im N eine Cyclone vorüberzieht und dass heftige Winde aus dem 4. und 3. Quadranten zu gewärtigen sind.

6.) Ein mit der *Spitze* nach *unten* gerichteter *Kegel* (bei Nacht **1 weißes** und **2 rothe** Lichter, *horizontal* angeordnet) bedeutet, dass nahe im S eine Cyclone vorüberzieht, und dass heftige Winde aus dem 1. und 2. Quadranten zu gewärtigen sind.

7.) Ein *Ball* (bei Nacht **1 rothes, 1 weißes** und **1 rothes** Licht *horizontal* angeordnet) kündigt das bevorstehende Anlangen einer Cyclone an.

8.) Eine *Flagge* von beliebiger Farbe über einem *Ball* (bei Nacht **3 rothe** Lichter *horizontal* angeordnet) bedeutet starke Hochflut und dass das Ein- und Auslaufen in, beziehungsweise aus dem Flusse untersagt und der gesammte Bootsverkehr eingestellt ist.

Notice to Mariners 429 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 332.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Victoria

370 Änderung der Betonnung und Beleuchtung zu Port Phillip.

191. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884. —
K. f. S. 44/370 — 1892.

Am 6. October 1892 sind in der Betonnung und Beleuchtung von Port Phillip folgende Veränderungen vorgenommen worden:

1.) **Coles channel.** — „*North*"- „*South*"- und „*Wreck*"-Bojen sind eingezogen und derenstatt *drei rothe Kegel*bojen — wie nachstehend angegeben — ausgelegt worden:

a) „*North buoy*", auf 5.5 m (18 Fuß) Wasser, bei NW-Rande von West sand, unter den Peilungen:

Bakenfeuer im West channel 1.5 Meile . . . . OzS½S
High Light von Queenscliff . . . . SWzS¼S.

b) „*Middle buoy*“, auf 6 m (20 Fuß) Wasser, beim W-Rande von West sand, unter den Peilungen:

Bakenfeuer im West channel . . . . NOzO $^1/_2$O
South Red Cliff-Bake $1{\cdot}_5$ Meile . . . . N$^1/_4$W.

c) „*South buoy*“, auf $5{\cdot}_5$ m (18 Fuß) Wasser, beim SW-Rande von West sand, unter den Peilungen:

Bakenfeuer im West channel . . . . NO$^1/_4$N
N-Ende von Duck island $1{\cdot}_2$ Meile . . . . NWzW.

2.) **South channel.** — Das grüne Licht auf der beim O-Ende von Middle ground ausliegenden schwarzen Boje Nr. 15 ist durch ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** (8 Verfinsterungen in jeder Minute) ersetzt worden.

Notice to Mariners 426 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Phillip entrance Nr. 2747 a, b; Port Phillip Nr. 1171 a, b; Western approach to Bass strait Nr. 1063 (2) und Anchorages in Bass strait Nr. 1695 b (2). — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 1. Band Nr. 87, Auflage 1884, Seite 325, 326, 341 & 353.

1. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere*“; Nr. 151, Auflage 1892. — K. f. S. $^{44}/_{361}$ — 1892.

141	**Castelnuovo.** Hafen	43 16	33 20	**Festes rothes** Feuer. — Hölzerner Laternenpfahl auf dem Ende des Steinwurfes für die Verlängerung des Hafendammes.	.	2·4

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 45

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 5. November 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

371 Eröffnung eines Hafenfeuers in Lussin grande.

841. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845 — K. f. S. 45/371 — 1892.

Auf der Kapellen-Spitze an der O-Seite der Hafeneinfahrt von Lussin grande ist ein **festes** Feuer mit einem gegen den Wellenbrecher von Rovenska und die daselbst liegende Untiefe gerichteten **rothen** Sector zwischen den Peilungen S 84° W und N 73° W eröffnet worden. Es befindet sich auf einem 4 m hohen eisernen Pfahle, der 17 m vom Strande absteht, 9 m über der See und ist auf **4** Meilen sichtbar.

Beim Einlaufen in Lussin grande hat man sich in Sicht des **weißen** Lichtes zu halten.

Ungefähre geographische Lage:

44° 32′ N-Breite und 14° 30′ O-Länge.

Avviso ai Naviganti 40 — K. k. Seebehörde Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lussin und Selve Nr. 3321 & 3414, Cap Promontore bis Spitze Punte-bianche Nr. 3317 und Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 89. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 81a.

372 Legung eines Telegraphen-Kabels zwischen den Inseln Lussin und Sansego.

842. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 45/372—1892

Zwischen den Inseln Lussin und Sansego ist ein Telegraphen-Kabel gelegt worden, das in der N-lich vom Hafen Cigale gelegenen Bucht Fango die Insel Lussin verlässt und in der Bucht Dragazualj auf der Insel Sansego landet. Die Telegraphen-Stationen befinden sich in Lussin piccolo und im Leuchtthurm auf dem Berge Garbe; die Kabelthürmchen stehen in ungefähr:

44° 32′ 8″ N-Breite und 14° 26′ 53″ O-Länge

beziehungsweise

44° 30′ 38″ N-Breite und 14° 18′ 36″ O-Länge.

Avviso ai Naviganti 38 — K. k. Seebehörde Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hafen von Lussin piccolo Nr. 3324, und Lussin und Selve Nr. 3321 & 3414. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 87.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

373 Verbot des Ankerns auf der Rhede von Cherbourg.

87. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. 45/373—1892.

Auf der Rhede von Cherbourg darf in dem Theile, der durch die Linien „Fort de l'Est auf dem Wellenbrecher — Fort des Flamands" und „Ile Pelée — Ostecke des Port des Flamands" begrenzt wird, nicht geankert werden.

Notice to Mariners 443 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port de Cherbourg Nr. 2602. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 366—369.

Irischer Canal — Westküste von England

374 Verlegung der Hats-Boje — Scilly-Inseln — Crow-Sound.

Die Hats-Boje im Crow Sound, Scilly Inseln, ist 1 Kabel nach SW $^1/_4$ W verlegt worden und liegt jetzt unter den Peilungen:

Watermill point (St. Mary's island) $2._5$ Kabeln . . . . SWzS $^1/_4$ S
S-Ende der Insel Puffin in Deckung mit Crow beacon . . W $^1/_4$ N.

Notice to Mariners 441 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Scilly islands Nr. 34.

Irischer Canal — Insel Man

375 Änderung des Leuchtfeuers auf Douglas Head.

14. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the West Coast of England*"; Nr. 23, Auflage 1891. — K. f. S. $^{45}/_{375}$—1892.

Am 1. November 1892 ist das in ungefähr

54° 8′ 35″ N-Breite und 4° 27′ 50″ W-Länge

gelegene feste Feuer von Douglas head in ein **Gruppenblink**feuer umgeändert worden, das 6 **Blinke** in *fünfzehn Secunden* zeigt, denen eine Verfinsterung von ungefähr *fünfzehn Secunden* folgt. Unter einem ist die Leuchtkraft des Feuers verstärkt worden.

Notice to Mariners 450 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Douglas bay Nr. 2696, Isle of Man etc. Nr. 2094, Irish channel Nr. 1825a und Ireland Nr. 1824a. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the West Coast of England; Nr. 23, Auflage 1891, Seite 442. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 566.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Westküste von Finland

376 Leuchtfeuer auf dem Eilande Ittergrund bei Sidby.

433. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 45/376 — 1892

Am 18. September 1892 ist auf dem N-Rande des Eilandes Ittergrund (Yttergrund) in ungefähr

61° 59′ 5″ N-Breite und 21° 18′ 5″ O-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet worden, das zwischen den Peilungen N 24° W über N und O bis S auf circa **18** Meilen sichtbar ist.

Das Feuer ist in 43,7 m (134 Fuß) Höhe über der See mit 2 übereinander befindlichen *Linsen*-Leuchtapparaten versehen, deren unterer nur bei nebeliger oder unklarer Luft angezündet wird, um das obere Feuer zu verstärken.

Der Leuchtthurm ist rund, aus Eisen erbaut und steht auf einem 1,5 m (5 Fuß) hohen Granitsockel; das obere Drittel des Thurmes ist *roth*, die unteren zwei Drittel sind *weiß*; die Laterne ist *roth* und hat eine *weiße* Kuppel.

Notice to Mariners 447 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nystad light to Stor fiärd Nr. 2298 und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 349. — Baltic Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 719*.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Coromandelküste

377 Änderung des Leuchtfeuers von Hope island — Coringa (Cocanada) Bai.

133. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. 45/377 — 1892.

Am 15. October 1892 ist das auf Hope island, S-Ufer der Coringa (Cocanada) Bai, in ungefähr

16° 49′ N-Breite und 82° 19′ O-Länge

befindliche Leuchtfeuer gelöscht worden und soll daselbst am 1. December 1892 ein **festes** Feuer mit einem **rothen** Sector von 40°, in der Richtung der Sacramento-Untiefe eröffnet werden.

Das Feuer wird über den ganzen Seehorizont auf **14** Meilen sichtbar sein. *Linsen*-Leuchtapparat 4. Ordnung.

Notice to Mariners 410 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Coromandel coast, with plan of Coringa bay Nr. 71a. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 126. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 188.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

378 Beleuchtung der Great Sandy-Straße geändert.

75. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 45/378—1892.

Am 1. October 1892 sind im S-lichen Theile der Great Sandy-Strasse sämmtliche zwischen Snout point und der Junction buoy (nächst der Mary-Flussmündung) gelegenen Leitfeuer ausser Thätigkeit gesetzt worden.

Notice to Mariners 434 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Great Sandy strait Nr. 1030. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 143—145. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 746 *(remarks)*.

Korallen-See — Nordostküste von Australien

379 Leuchtschiff bei der Timandra-Bank eingezogen — Keppel-Bai.

76. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
K. f. S. 45/379—1892.

Am 1. October 1892 ist das bei der Timandra Bank, S-Ufer der Keppel-Bai, in ungefähr

23° 27′ 30″ S-Breite und 151° 1′ 30″ O-Länge

stationierte Leuchtschiff eingezogen worden. Mit Rücksicht darauf, dass dasselbe nicht mehr ausgelegt wird, soll die Leuchtkraft der Leitfeuer auf Cap Capricorn, Balaclava island und Sea Hill verstärkt werden, um das Einlaufen in den Fitzroy-Fluss zu erleichtern.

Zur Kennzeichnung der Lage der Timandra Bank-Boje ist auf der Lotsen-Station ein **festes** Feuer von geringer Leuchtkraft eröffnet worden, das zwischen den Peilungen SOzS$^1/_8$S und OzS sichtbar ist.

Notice to Mariners 435 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Keppel bay and islands Nr. 363 und Sandy cape to Keppel islands Nr. 345. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 179, 180, 183. — Australia Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 758 & 759.

Korallensee — Torres-Straße

380 Einziehung des Proudfoot shoal-Leuchtschiffes.

77. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — K. f. S. 45/380—1892

Am 14. Jänner 1893 wird das bei Proudfoot shoal, in ungefähr

10° 32′ 30″ S-Breite und 141° 28′ 30″ O-Länge

stationierte Leuchtschiff eingezogen und nicht mehr ausgelegt werden.

Warnung. Da nach Einziehung dieses Leuchtschiffes die gefährliche Proudfoot Bank ohne Kennzeichnung bleibt, so wird den Seefahrern angerathen, sich bei Annäherung an Booby island von W gut S-lich zu halten.

Notice to Mariners 437 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Grenville to Booby island Nr. 2354 und Gulf of Carpentaria Nr. 1043, Western approaches to Torres strait Nr. 447 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 517. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 795.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Californien

381 Leuchtfeuer auf North-west Seal rock — St. George reef.

277. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. — K. f. S. 45/381—1892.

Am 20. October 1892 ist auf North-west Seal rock, St. George reef, in ungefähr

41° 50′ 10″ N-Breite und 124° 22′ 45″ W-Länge

ein **Blink**feuer 1. Ordnung eröffnet worden, das in Intervallen von *fünfzehn Secunden* abwechselnd **rothe** und **weiße Blinke** zeigt. Es befindet sich 44.2 m (145 Fuß) über Hochwasser und ist auf **18** Meilen sichtbar.

Das 20 m (66 Fuß) hohe Leuchthaus besteht aus einem vierkantigen pyramidenförmigen Granitthurm, der die schwarze Laterne trägt und sich auf dem O-Ende eines ovalen gemauerten Unterbaues erhebt.

Die im December 1891 daselbst errichtete Nebelsignalstation (s. K. f. S. 50/751—1891) gibt bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Signale von *fünf Secunden* Dauer nach Pausen von je *fünfunddreißig Secunden* ab.

Notice to Mariners 442 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Mendocino to Vancouver island Nr. 2531 und Cape Corrientes to Kadiak island Nr. 787. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 275. — Western coast of North America etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 195*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 267. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. — K. f. S. 50/751—1891.

4. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere*"; Nr. 151.
K. f. S. 45/371—1892.

81 a	**Lussin grande,** Hafen	Kapellen-Spitze 44 32 14 30	**Festes** Feuer mit einem **rothen** Sector zwischen den Peilungen S 84° W und N 73° W. — Eiserner Laternenpfahl, 4 m hoch, 17 m vom Strande.	**4**	9.0

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 46

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 12. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

382 Eröffnung eines Leuchtfeuers auf dem Wellenbrecher in Besca nuova — Insel Veglia.

843. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*“; Nr. 3628, Auflage 1845. —
K. f. S. $^{46}/_{382}$—1892.

In Besca nuova ist auf dem Kopfe des nunmehr ausgebauten Wellenbrechers, der sich vom Strande mit leichter Krümmung ungefähr 270 m gegen WSW erstreckt, ein **festes grünes** Feuer eröffnet worden, das zwischen den Peilungen N 82° W über N bis O auf 5 Meilen sichtbar ist. Der *Linsen*-Leuchtapparat befindet sich 10 m über Hochwasser, 9 m über dem Boden, auf einem Krahne, der an ein 8 m vom Ende des Wellenbrechers entferntes rothes Häuschen lehnt.

Ungefähre geographische Lage:

44° 58′ N-Breite und 14° 46′ O-Länge.

Mit der Eröffnung dieses Feuers sind die Leuchtfeuer auf der Spitze Kričin und auf dem Ende des Pfahlwerkes für den Bau des Wellenbrechers (Nr. 97 und 98 des Leuchtfeuer-Verzeichnisses) aufgelassen worden.

Bemerkung. — Die in der Special-Karte verzeichnete Vertäuboje in Besca nuova ist herauszunehmen; sie liegt auf 7 m Wasser, 117 m OSO vom Kopfe des kleinen Dammes im N des Hafenbeckens.

Avviso ai Naviganti 38 & 39 — K. k. Seebehörde, Triest 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Zengg und Arbe Nr. 3320 & 3413, Cap Promontore bis Punte-bianche Nr. 3317 und Adriatisches Meer Nr. 3402a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 126. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 97.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 43., 459. & 653. ERGÄNZUNG ZU: „*Portolano del Mare Adriatico*"; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{15}/_{295}$—1874, $^{19}/_{363}$—1885 & $^{33}/_{886}$—1889.

Syrische See — Insel Cypern

383 Nichtvorhandensein der Telegraphenboje bei Larnaka.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{46}/_{383}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes Pola, k. und k. Fregatten-Capitäns *Wilhelm Mörth* liegt die auf der Karte Nr. 2074 circa 1.5 Meile SSÖ-lich von Larnaka, in ungefähr

34° 53′ 25″ N-Breite und 33° 39′ 0″ O-Länge

verzeichnete „Elec. cable buoy" nicht aus.

Bemerkung. — Da diese Boje in dem Hafenplane „Larnaka Nr. 846" nicht eingezeichnet ist, dürfte sie nicht mehr ausgelegt werden.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cyprus Nr. 2074. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 289.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irland — Südküste

384 Hafenfeuer in Port of Cork.

59. ERGÄNZUNG ZU: „*Ireland Directions*"; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{46}/_{384}$—1892.

Am 5. November 1892 sind im Hafen von Cork, oberhalb von Queenstown folgende Leuchtfeuer eröffnet worden:

1.) *Zwei* **feste** Feuer zu Monkstown, an der W-Seite des Lee-Flusses; das eine derselben befindet sich auf dem N-Ende des Hafendammes von Monkstown, das andere in der Richtung NWzN$^1/_4$N davon auf der Mauer der Landstraße. Diese Feuer in Deckung (NWzN$^1/_4$N) führen frei von der Untiefe, die sich bei Black point ausbreitet, in der Mitte des Fahrwassers nach Monkstown.

2.) *Zwei* **feste** Feuer auf Marino point, an der O-Seite des Lee-Flusses, deren Deckungspeilung OzS$^1/_2$S in der Mitte des Fahrwassers von Marino point bis ungefähr 2·5 Kabeln unterhalb des Leuchtfeuers von Lough Mahon führt.

3.) Ein **festes grünes** Feuer auf einem Mast an der S-Seite der Eisenbahn, 1·7 Kabel W-lich von der Dunkettle-Brücke an der N-Seite des Lee-Flusses. Dieses Licht in Deckung mit dem Feuer von Dunkettle (NW$^1/_8$W) führt im Fahrwasser vom Leuchtfeuer Lough Mahon bis zur Boje bei Oliver point.

Notice to Mariners 459 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Queenstown and port of Cork Nr. 1777 (1) und Cork harbour and approaches Nr. 1765. — *Nautische Hilfsbücher:* Ireland Directions; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885, Seite 37, 38. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 738 b.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Shetlands-Gruppe

385 Leuchtfeuer auf dem Vorgebirge Skroo der Insel Fair.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*"; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{46}/_{385}$—1892.

Am 1. November 1892 ist auf dem Vorgebirge Skroo der Insel Fair ein **weißes Gruppenblinkfeuer** mit *zwei* rasch aufeinanderfolgenden **Blinken** in *dreißig Secunden* eröffnet worden, das zwischen den Peilungen N$^1/_4$W über

W und S bis O auf **23** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 80 m (262 Fuß) über der See, auf einem 14·3 m (47 Fuß) hohen Thurme, der 1·35 Kabel SW $^3/_8$S vom Ende der Spitze N i z z entfernt ist.

Geographische Lage:

59° 33′ 0″ N-Breite und 1° 36′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 451 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fair isle Nr. 2622, Scotland etc. Nr. 2397 b, North sea Nr. 2339 und North Atlantic ocean Nr. 2060 a. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 1. Theil Nr. 30, Auflage 1887, Seite 9 & 113. — British Islands Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 403 a.

386 Leuchtfeuer an der Westküste von Norwegen.

263. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^{46}/_{386}$—1892.

Am 1. October 1892 sind in der Beleuchtung der Westküste von Norwegen folgende Veränderungen eingetreten:

1.) Auf R ö v a e r s h o l m e n ist ein **festes** Feuer mit *fünf* **Verfinsterungen** in *jeder Minute* eröffnet worden, das von N 73° W bis S 50° W (S-lich frei von R a m s h o l m e r n e) **weiß**, von S 50° W bis S 13° O **roth**, von S 13° O (westlich frei von B ö m m e l b a a d e n) bis N 49° O (nördlich frei von N o r d b o e n) **weiß**, von N 49° O bis N 4° W (W-lich frei von B j o r k e v a e r g r u n d e n) **roth** und von N 4° W bis N 73° W verdunkelt ist. Sichtweite **13** Meilen. Brennzeit das ganze Jahr hindurch.

Der Leuchtapparat 3. Ordnung befindet sich auf einem eisernen *roth* angestrichenen Thurme, in ungefähr

59° 27′ 0″ N-Breite und 5° 4′ 30″ O-Länge.

2.) Auf H o l m e n g r a a ist ein **festes** Feuer eröffnet worden, das von N 36° W (östlich frei von F e i ö) bis N 84° W **weiß**, von N 84° W (südlich frei von M e j f o r d e n oder M e j f o r d b o e n) bis S 16° W (westlich frei von Y t r e K r a a k e f l n a) **roth**, von S 16° W bis N 26° O **weiß** und von N 26° O bis N 36° W verdunkelt ist. Das Feuer befindet sich 32 m über der See und ist auf **13** Meilen sichtbar. — *Linsen*-Leuchtapparat 3. Ordnung. — Jährliche Brennzeit vom 15. Juli bis 1. Juni.

Das hölzerne Leuchthaus ist 12·5 m (41 Fuß) hoch, *weiß* angestrichen und steht in ungefähr

60° 30′ 35″ N-Breite und 4° 39′ 25″ O-Länge.

3.) Das Leuchtfeuer von R o n g l e v a e r (B r a t h o l m) ist in ein **roth weißes Wechsel**feuer umgeändert worden, sichtbar zwischen den Peilungen S 9° O (östlich frei von H e s t h o l m e n) bis S 20° W und von N 4° O (frei von

den östlich von Lyngoxen liegenden Untiefen) über N bis N 27° W. In beiden Sectoren wird das Feuer durch davorliegende Inseln theilweise verdeckt. Höhe des Feuers über der See $8{\cdot}_8$ m (29 Fuß), Sichtweite 6 Meilen. Jährliche Brennzeit vom 15. Juli bis 15. Mai. Das Feuer steht nicht unter beständiger Aufsicht.

Das Leuchthaus ist ein $3{\cdot}_5$ m (11 Fuß) hohes weißes hölzernes Gebäude und steht in ungefähr

60° 48′ 20″ N-Breite und 4° 48′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 452 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Haugesund Nr. 881 (1), The Naze to Karmö etc. Nr. 2281 (1), Karmö to Bergen Nr. 2304 (1), Bergen to Stav fiord Nr. 2291 (2, 3), North sea Nr. 2339 und The Naze to the North cape Nr. 1479. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 110, 162, 168, 172. — North Sea Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 1016*, 1036* & 1037.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Nordküste von Neubraunschweig

387 Nebelsignalstation auf Cap Magdalen.

86. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{46}/_{387}$ — 1892.

Am 24. September 1892 ist neben dem in ungefähr

49° 15′ 30″ N-Breite und 65° 19′ 15″ W-Länge

liegenden Leuchtthurme auf Cap Magdalen eine Nebelsignalstation errichtet worden. Die Dampfpfeife derselben ist 39 m (128 Fuß) über Hochwasser aufgestellt und wird bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Signale von *8 Secunden* Dauer nach Pausen von 22 Secunden abgeben.

Das Stationsgebäude ist hölzern, weiß mit braunem Dache und steht gegenüber dem Leuchtthurme.

Notice to Mariners 454 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Magpie bay to point de Monts Nr. 307 und Gulf of St. Lawrence Nr. 2516. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882, Seite 81. — Eastern coast of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 228.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Arabisches Meer — Küste von Kutch

388 Leuchtfeuer auf der Spitze Navinar.

3. ERGÄNZUNG ZU: *„West Coast of Hindustan Pilot"*; Nr. 76, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{46}/_{388}$ — 1892.

Am 23. April 1892 ist auf der Spitze Navinar (Navinal oder Nowanar) am N-Ufer des Golfes von Kutch, in ungefähr

22° 44′ 30″ N-Breite und 69° 42′ 0″ O-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet worden, das zwischen den Peilungen ONO und WSW (über N) auf **13** Meilen sichtbar ist.

Der *katadioptrische* Leuchtapparat befindet sich 15·5 m (51 Fuß) über Hochwasser, auf einem steinernen weißen Leuchtthurme.

Notice to Mariners 453 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Kutch Nr. 43, Sind and Kutch coasts Nr. 42 und Karáchi to Vingorla Nr. 826. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Hindustan Pilot; Nr. 76, Auflage 1891, Seite 309. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 93 a.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Californien

389 Verlegung und Veränderung des Leuchtfeuers von Humboldt.

278. ERGÄNZUNG ZU: *„North Pacific Directory"*; Nr. 93, Auflage 1886. —
K. f. S. $^{46}/_{389}$ — 1892.

Das Leuchtfeuer von Humboldt, an der N-Seite der gleichnamigen Bai ist am 31. October 1892 nach Table bluff, ungefähr 5 Meilen SWzS von seiner bisherigen Position verlegt worden und ist jetzt ein **festes** Feuer, 54·3 m (178 Fuß) über Hochwasser gelegen und auf **17** Meilen sichtbar.

Das Leuchthaus ist ein vierseitiger hölzerner Thurm, 9 m (30 Fuss) hoch, weiß angestrichen mit schwarzer Laterne und anstoßendem weißem Wächterhause. Neben dem Leuchtthurme steht ein zweites weißes Haus; zwischen den beiden Häusern ist die Nebelsignalstation errichtet.

Geographische Lage:

40° 41′ 35″ N-Breite und 124° 16′ 25″ W-Länge.

Bemerkung. — Die Dampfnebelpfeife ist ebenfalls nach Table bluff verlegt worden und wird sie bei nebeligem oder unsichtigem Wetter Signale von abwechselnd *vier* und *acht Secunden* Dauer nach Pausen von *vierundzwanzig Secunden* abgeben.

Notice to Mariners 455 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Mendocino to Vancouver island, with plan of Humboldt bay Nr. 2531 und San Diego bay to cape Mendocino Nr. 2530. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 269. — Western coast of North America etc. Lights List Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 193.

5. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere*“; Nr. 151, Auflage 1892. — K. f. S. $^{46}/_{382}$ — 1892.

97	**Besca nuova.** Hafen	Wellenbrecher 44 58 14 46	**Festes grünes** Feuer. — Beleuchtungswinkel 172°, von N 82° W über N bis O. — D. — Krahn an ein rothes Häuschen gelehnt, 9 m hoch, 8 m vom Kopfe des Wellenbrechers.	5	$10{\cdot}_{0}$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 47

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 19. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

390 Kennzeichnung der Tauchminenlinie im Vorhafen von Pola.

844. **ERGÄNZUNG ZU:** *„Portolano del Mare Adriatico“*; Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. 47/390—1892.

Während der Dauer der zu Übungszwecken vorzunehmenden Ausbringung einer Tauchminenlinie bei Fisella im Vorhafen von Pola haben sich die aus- und einlaufenden Schiffe an der N-lichen Seite der Hafeneinfahrt zu halten, sobald wahrgenommen wird, dass Arbeiten an der Minenlinie vorgenommen werden, beziehungsweise sich Flottanten daselbst befinden. Die Endpunkte der Tauchminenlinie werden bei Tag durch ein Wachboot mit *rother* Flagge an der Mitte der Hafeneinfahrt und eine zweite solche Flagge am Lande in der Bucht Fisella, bei Nacht durch je zwei an denselben Punkten sichtbare Laternen und zwar **roth** und **weiß** (diese $0._5$ m unter der rothen gehisst) bezeichnet sein.

Hafen-Admiralats-Tagsbefehl Nr. 307 — 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 57.

Westliches Italien — Insel Sicilien

391 Leuchtfeuer zu Terranova.

31. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. — K. f. S. $^{47}/_{891}$—1892.

An der Südküste von Sicilien ist zu Terranova, in ungefähr

37° 3′ 40″ N-Breite und 14° 15′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** *zwanzig Secunden* sichtbar, *zehn Secunden* verdunkelt, eröffnet worden. Es ist zwischen den Peilungen N 45° W und 0 (über N) auf **9** Meilen sichtbar.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 4. Ordnung befindet sich 5 m (16 Fuß) über der See, auf einem rechteckigen, weiß angestrichenen Häuschen.

Notice to Mariners 472 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Palma to Catania Nr. 187 und Sardinia to Malta Nr. 165. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 321. — Mediterranean Lights List; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 408*.

Jonisches Meer — Westküste von Griechenland

392 Charakteristik des Leuchtfeuers auf Stamphani — Strovathi-Inseln.

Einem Berichte des k. u. k. Linienschiffs-Capitäns *Karl Chev. Rousseau d'Happoncourt*, Commandanten S. M. Schiffes Frundsberg zufolge ist das Feuer von Stamphani **fest weiß** durch *zweiundfünfzig Secunden*, sodann folgt ein **rother Blink** von *acht Secunden* Dauer. Diesemnach scheint die mit K. f. S. $^{48}/_{711}$—1891 gemeldete Unregelmäßigkeit im Functionieren des Leuchtapparates behoben worden zu sein.

Zu vergleichen: *Seekarten:* West coast of Morea Nr. 207.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Lights List; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 763.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 24. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*" 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 415. — K. f. S. $^{48}/_{711}$—1891.

Schwarzes Meer — Russische Küste

393 Änderung des Feuers und Nebelsignals auf dem Leuchtschiffe Petchany — Azow'sches Meer.

15. ERGÄNZUNG ZU: *„Black Sea Pilot"*; Nr. 7, Auflage 1884. —
K. f. S. $^{47}/_{393}$ — 1892.

Auf dem Leuchtschiffe Petchany (Peschany) ist gegenwärtig statt des Doppelfeuers ein einzelnes **festes** Feuer in Thätigkeit, dessen Leuchtapparat (dioptrisch) sich auf dem Fockmaste, $11 \cdot_6$ m (38 Fuß) über der See befindet.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter wird eine Glocke mit Zwischenpausen von *fünf Minuten* Dauer *zehn Minuten* lang geläutet.

Geographische Lage:

46° 59′ 15″ N-Breite und 38° 15′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 471 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sea of Azow Nr. 2234 und Black sea Nr. 2214. — *Nautische Hilfsbücher:* Black Sea Pilot; Nr. 7, Auflage 1884, Seite 83. — Mediterranean Lights List; Nr. 151, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1007.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

394 Änderung des Nebelsignals zu Honfleur — Seine-Fluss.

88. ERGÄNZUNG ZU: *„Channel Pilot"*; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{47}/_{394}$ — 1892.

Auf dem Kopfe des W-Dammes zu Honfleur ist an Stelle des bisherigen Handnebelhorns (s. K. f. S. $^{85}/_{296}$ — 1892) eine Nebelglocke aufgestellt worden, welche — durch ein Uhrwerk getrieben — in jeder Minute *acht* Schläge abgeben wird, sobald das Hochwasser im Hafen von Honfleur über **2** m (6 Fuß) gestiegen ist. Die Glocke befindet sich $4._5$ m (15 Fuß) über dem Damm und $6._2$ m (20 Fuß) über Hochwasser, in ungefähr

49° 25′ 35″ N-Breite und 0° 14′ 10″ O-Länge.

Bemerkung. — Auf dem „Hospital jetty“ genannten NW-Damme zu Honfleur ist *keine* Nebelglocke aufgestellt.

Notice to Mariners 468 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Entrance of the Seine Nr. 2680. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 432. — Western coast of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 62.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 85. ERGÄNZUNG ZU: *„Channel Pilot“;* 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. 35/296—1892.

NORDSEE

Skagerrak — Südostküste von Norwegen

395 Leuchtfeuer auf Imsa.

67. ERGÄNZUNG ZU: *„Norway Pilot“;* 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888. — K. f. S. 47/395—1892.

Am 1. October 1892 ist an der SO-Küste der Insel Imsa, in ungefähr

58° 1′ 40″ N-Breite und 7° 11′ 35″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** eröffnet worden, das zwischen den Peilungen S 61° W und N 57° W **weiß**, von N 57° W bis N 53° W über Tvistenen **roth**, von N 53° W bis N 35° W (Ö-lich frei von Vaarene) **weiß**, von N 35° W bis N 17° O **verdunkelt**, von N 17° O (W-lich frei von Vaarene, Svartskjaerene und Smellen) bis N 27° O **weiß**, von N 27° O bis N 61° O (über Lomgeboerne, Klippeskjaerene, Hellerene und Flaget) **roth**, von N 61° O bis N 77° O **weiß** und von N 77° O bis S 61° W **verdunkelt** ist.

Das Feuer befindet sich $30._5$ m (100 Fuß) über Hochwasser, 3 m (10 Fuß) über dem Boden und ist auf **6** Meilen sichtbar. Brennzeit das ganze Jahr hindurch.

Notice to Mariners 460/1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Entrances to Svinör, on sheet Nr. 2260, The Skagerrak or Sleeve Nr. 2289, Baltic sea Nr. 2842 a, The Naze to Christiansand Nr. 2327 und North sea Nr. 2182 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 75. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 990 c.

Westküste von Norwegen

396 Leuchtfeuer zu Kirkehavn und auf Hansaskjaer.

264. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. 47/396—1892.

An der W-Küste von Norwegen sind am 1. October 1892 folgende Gasolinfeuer eröffnet worden:

1.) Zu Kirkehavn, auf der W-Seite von Hitterö, in ungefähr

58° 14′ 5″ N-Breite und 6° 31′ 50″ W-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, 4.6 m (15 Fuß) über Hochwasser, 3 m (10 Fuß) über dem Boden, durch den Havsund gegen W auf **6** Meilen sichtbar. Brennzeit das ganze Jahr hindurch.

2.) Auf Hansaskjaer, W-Seite von Osnaesgavlen, in ungefähr

59° 23′ 50″ N-Breite und 5° 12′ 55″ O-Länge

ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen S 9° W und S 40° W, ferner von S 51° O (S-lich frei von Fladskjaerene) bis S 75° O (N-lich frei von Kvalataaen) und von N 34° O (Ö-lich frei von Skorpa) bis N 15° O auf **6** Meilen sichtbar ist.

Es befindet sich 5.5 m (18 Fuß) über Hochwasser, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude. Jährliche Brennzeit vom 15. Juli bis 15. Mai.

Notice to Mariners 460/2 & 3 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Nachrichten für Seefahrer 41/2240 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Rasvag and Kirkehavn anchorages, on sheet Nr. 883 (1), Approaches to Haugesund Nr. 881 (2), Karmö to Bergen Nr. 2304 (2), The Naze to Karmö Nr. 2281, The Naze to Christiansand Nr. 2327 (1) und North sea Nr. 2182b (1). — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 60, 101. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 995a & 1010*.

OSTSEE

Südostküste von Schweden

397 Leuchtfeuer auf Rästensudde — Insel Singön.

435. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 47/397—1892.

Auf der N-Spitze Rästensudde der Insel Singön, in ungefähr

60° 13′ 20″ N-Breite und 18° 44′ 0″ O-Länge

ist am 8. October l. J. ein **Blink**feuer eröffnet worden, das zwischen den Peilungen N 62° W und N 38° W und zwischen den Peilungen S 62° O und S 38° O auf **7** Meilen sichtbar ist.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 6. Ordnung befindet sich auf einem weißen, runden Thurme, 7 m (23 Fuß) über der See. Das Feuer wird nicht beständig überwacht.

Jährliche Brennzeit vom 15. August bis 15. December und vom 1. April bis 1. Mai.

Notice to Mariners 465 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* South Quarken to Hornslandet Nr. 2296. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 277. — Baltic sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 785*.

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See

398 Eröffnung von Leuchtfeuern an der Nordwestküste von Norwegen.

265. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
K. f. S. $^{47}/_{398}$—1892.

Am 1. October 1892 sind an den NW- und N-Küsten von Norwegen folgende nicht beständig überwachte Leuchtfeuer eröffnet worden:

1.) Auf Svinöen bei Melbö (Melbu), N-Seite des Hassel fiord, in ungefähr

68° 29′ 35″ N-Breite und 14° 49′ 35″ O-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen S 88° W (S-lich frei von Vasvikskjaerfhaen) über N bis N 83° O (S-lich frei von Hougnaes (Haugnes) und den daselbt befindlichen Untiefen), auf **6** Meilen sichtbar ist. Zwischen den Peilungen N 65° O und N 69° O wird das Feuer durch Hougkleppene (Haugkleppcrne) theilweise verdeckt. Höhe über Hochwasser $10{\cdot}_7$ m (35 Fuß), über dem Boden $5{\cdot}_8$ m (19 Fuß); jährliche Brennzeit vom 15. August bis 30. April.

2.) Zu Balstad, an der N-Seite des Tiel sund (Tjeld sund), in ungefähr

68° 33′ 35″ N-Breite und 16° 20′ 20″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen.** Dasselbe befindet sich 4 m (13 Fuß) über Hochwasser, 3 m (10 Fuß) über dem Boden und ist zwischen den Peilungen S 76° W über N bis N 82° O auf **6** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit vom 1. September bis 14. April.

3.) Auf Holmen (Holmenvaer), O-Ufer des And fiord, in ungefähr

69° 17′ 40″ N-Breite und 16° 48′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer, das über den ganzen Horizont mit Ausnahme eines kleinen Bogens in östlicher Richtung gegen Grundfarnesset auf **6** Meilen sichtbar ist. Höhe über Hochwasser 23 m (75 Fuß), über dem Boden 3 m (10 Fuß); jährliche Brennzeit vom 1. September bis 14. April.

4.) Auf Vatn (Vatnholmen), N-Ufer des Sörö sund, in ungefähr

70° 31′ 30″ N-Breite und 22° 56′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer, das von S 43° über N bis N 75° O auf **8** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 12 m (39 Fuß) über Hochwasser, 3 m (10 Fuß) über dem Boden und brennt jährlich vom 1. September bis 14. April.

5.) Auf Steilness (Stegelnaes), W-Seite der Einfahrt der Vardö Bai, in ungefähr

70° 21′ 30″ N-Breite und 31° 7′ 0″ O-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen O über N bis W auf **6** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 8 m (26 Fuß) über Hochwasser, 3 m (10 Fuß) über dem Boden und brennt jährlich vom 1. September bis 14. April.

Notice to Mariners 462 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lofoten islands to Andö Nr. 2312 (1, 2), Andö to Helgö Nr. 2313 (3), Sorö to North cape Nr. 2315 (4), Tana fiord to Veranger fiord, with plan of Vardö bay Nr. 2317 (5). — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 360, 332, 344, 368, 401, 427. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892, Seite 286, 288.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Westküste von Neufundland

399 Leuchtfeuer auf Rich point — Ingornachoix-Bai.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. — K. f. S. $^{47}/_{399}$—1892.

An Stelle des im Jahre 1890 durch Feuer zerstörten Leuchtthurmes auf Rich point (siehe K. f. S. $^{42}/_{1260}$—1890) ist ein neuer Leuchtthurm erbaut und auf demselben am 20. October l. J. ein **Gruppenblink**feuer eröffnet worden, das *zwei* **Blinke** in Pausen von *fünfzehn Secunden* zeigt, denen eine Verdunkelung von *dreißig Secunden* Dauer folgt. Es befindet sich 28·3 m (93 Fuß) über Hochwasser und ist auf **15** Meilen sichtbar.

Spiegel-Leuchtapparat.

Der hölzerne Leuchtthurm ist 17·7 m (58 Fuß) hoch, weiß angestrichen, mit rother Laterne und steht in ungefähr (Karte 284)

50° 41′ 50″ N-Breite und 57° 24′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 473 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Saunders Nr. 2918, Cow head harbour to St. Geneviève bay etc. Nr. 284, Newfoundland island Nr. 232b und Gulf of St. Lawrence Nr. 2516. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 326. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 5.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Südküste von Afrika — Natal

400 Leuchtfeuer zur Kennzeichnung der Aliwal-Untiefe SSW-lich von Port Natal.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. 47/400—1892.

Am 1. October 1892 sind die folgenden zur Kennzeichnung der SSW-lich von Port Natal liegenden Untiefe Aliwal dienenden Leuchtfeuer (siehe K. f. S. 21/205—1892), eröffnet worden:

1.) Auf dem Vorgebirge N-lich von der Mündung des Flusses Amahlongwana, in ungefähr

30° 13′ 30″ S-Breite und 30° 47′ 45″ O-Länge

ein **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen N 77° W und N 57° W **weiß**, von N 57° W bis N 8° W (über Aliwal shoal) **roth** und von N 8° W bis N 12° O **weiß** ist. Das Feuer befindet sich 52 m (170 Fuß) über Hochwasser und ist auf **10** Meilen sichtbar.

Der Leuchtthurm ist 10·5 m (34 Fuß) hoch, eisern, kegelförmig und ist roth-weiß wagrecht gestreift.

2.) Auf dem Vorgebirge S-lich von der Mündung des Flusses Umpambinyoni, in ungefähr

30° 17′ 25″ S-Breite und 30° 45′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen S 28° W und S 55° W **weiß**, von S 55° W bis N 89° W (über Aliwal shoal) **roth** und von N 89° W bis N 62° W **weiß** ist. Es befindet sich 48·5 m (159 Fuß) über Hochwasser und ist auf **10** Meilen sichtbar.

Der Leuchtthurm ist 10·5 m (34 Fuß) hoch, eisern, kegelförmig und ist roth und weiß in wagrechten Streifen bemalt.

Die Leuchtapparate beider Feuer sind *dioptrisch*, der 4. Ordnung.

Segelanweisung. O-wärts von Aliwal shoal passierende Schiffe werden, wenn sie nur *eines* der beiden **rothen** Feuer sichten circa 6 Meilen von der Untiefe abbleiben; beide rothe Lichter können gleichzeitig nur gesichtet werden, wenn man sich in einer geringeren Entfernung von der Untiefe befindet; Schiffe, die ihren Curs landwärts von der Untiefe nehmen, werden — wenn sie sich in Sicht nur *eines* der beiden **rothen** Lichter halten, nahezu in der Mitte des Fahrwassers passieren.

Notice to Mariners 464 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Untamvuna river to Tugela river, with plan of Aliwal shoal Nr. 2088, Hondeklip bay to port Natal Nr. 2095 und Indian Ocean Nr. 748a. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 165. — Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 18*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 15. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot"*; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. — K. f. S. $^{21}/_{205}$—1892.

Berichtigung.

Die auf Grund der K. f. S. $^{19}/_{180}$—1892 vorgenommene Erhöhung der Sichtweite des Leuchtfeuers von Punta San Cataldo von 5 auf **6** Meilen ist unwirksam zu machen, da nach K. f. S. $^{40}/_{610}$—1891 die Sichtweite dieses Feuers, seitdem die Speisung mit Mineralöl geschieht, **13** Meilen beträgt. — **Zu berichtigen:** *Seekarten:* Da Punta San Cataldo a Castro Nr. 3452, da Torre Vacito a Punta San Cataldo Nr. 3453, Adriatisches Meer Nr. 3402d & 3401.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 48

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 26. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

401 Änderung zweier Leuchtschiffe im Nantucket sound.

783. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the principal ports of the United States"*; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{48}/_{401}$—1892.

Am 31. October sind an den Leuchtschiffen Great Round shoal und Pollock rip im Nantucket sound folgende Änderungen vorgenommen worden:

1.) Die beiden **festen** Feuer des Leuchtschiffes Great Round shoal befinden sich 13.7 m (45 Fuß) über der See und sind auf **12** Meilen sichtbar. An beiden Seiten des Bugs uud am Heck steht die Nummer *„42"* in grossen weißen Zahlen.

Geographische Lage:

41° 24′ 20″ N-Breite und 69° 54′ 30″ W-Länge.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter wird mit einer Dampfpfeife (12zöllig) *jede Minute* ein Signal von *fünf Secunden* Dauer abgegeben.

2.) Die Leuchtfeuer des beim SÖ-lichen Theile von Pollock rip, in ungefähr

41° 32′ 20″ N-Breite und 69° 55′ 10″ W-Länge

ausliegenden Leuchtschiffes befinden sich 11.3 m (37 Fuß) über der See und auf 11 Meilen sichtbar.

Das Leuchtschiff führt an beiden Seiten des Bugs die Nummer „*47*“ in grossen weißen Zahlen.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter wird mit einer 12zölligen Dampfpfeife aller *dreißig Secunden* ein Signal von *fünf Secunden* Dauer abgegeben.

Notice to Mariners 482 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nantucket shoals to Block island Nr. 2890 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 69. — Eastern coast of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 597* & 594.

402 Änderung der Betonnung im Nantucket sound.

784. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the principal ports of the United States*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 48/402—1892.

Infolge der Neuaufnahme der Ö-lichen Einfahrt in den Nantucket sound ist die Betonnung daselbst — wie folgt — verändert worden:

1.) Beim NO-Ende des Broken part of Mc Blair shoals ist eine neue *schwarze Klapp*boje mit der Bezeichnung „*East Nr. 1*“ auf 16.5 m (54 Fuß) Wasser unter folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtthurm auf Sankaty head SW5/8W
Leuchtthurm auf Monomoy point NW7/8W

Geographische Lage:

41° 25′ 25″ N-Breite und 69° 43′ 50″ W-Länge.

2.) Beim O-Ende des Broken part of Great Round shoal ist eine neue *rothe Kegel*boje „*East Nr. 2*“ auf 9 m (30 Fuß) Wasser, in folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtthurm auf Sankaty head . . . . SW
Leuchtthurm von Monomoy point NW7/8W

3.) An der N-Seite des Broken part of Mc Blair shoals ist eine neue *schwarze Klapp*boje „*Nr. 3*“ auf 11 m (36 Fuß) Wasser, in folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtthurm von Sankaty head SW3/8W
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NW7/8W.

4.) Bei der S-Seite des Broken part of Great Round shoal ist eine neue *rothe Kegel*boje „*Nr. 4*“ auf 18.3 m (60 Fuß) Wasser, in folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtthurm von Sankaty head . . . . SW$^1/_8$S
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NW$^5/_8$W.

5.) Beim NO-Theile der Mc Blair shoals ist eine neue *schwarze Klapp*boje mit der Bezeichnung „*East Nr. 5*“ auf 12.8 m (42 Fuß) Wasser, in folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtthurm auf Sankaty head . . . . SW$^1/_8$W
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NW.

6.) Great Round shoal (**O.**) Die rothe Kegelboje Nr. 2 hat die Bezeichnung „*Nr. 6*“ erhalten und liegt jetzt 4 Kabeln S-lich von ihrer früheren Position auf 18.3 m (60 Fuß) Wasser in den Peilungen:

Leuchtthurm auf Sankaty head . . . . SWzS
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NW$^3/_8$N.

7.) Mc Blair shoals. Die schwarze Klappboje Nr. 1 hat die Bezeichnung „*Nr. 7*“ erhalten und liegt unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf Sankaty head . . . . SW$^5/_8$S
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NW$^7/_8$N.

8.) Great Round shoal. (**S.**) Die rothe Kegelboje Nr. 4 hat die Bezeichnung „*Nr. 8*“ erhalten und liegt in den Peilungen:

Leuchtthurm auf Nantucket Great point . . . . . . WzS$^1/_8$S
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NWzN$^7/_8$N.

9.) Fifteen Foot shoal. Die schwarze Klappboje Nr. 1 A hat die Bezeichnung „*Nr. 9*“ erhalten und liegt unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf Nantucket Great point . . . . W$^3/_8$S
Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . NzW$^3/_4$W.

10.) Shoal off Great point rip. Die schwarze Spierenboje Nr. 3 hat die Bezeichnung „*Nr 11*“ erhalten und liegt in den Peilungen:

Leuchtthurm auf Sankaty head . . . . S$^1/_4$O
Leuchtthurm auf Nantucket Great point . . . . SWzW$^5/_8$W.

11.) Great point rip. Die schwarze Spierenboje Nr. 5 hat die Bezeichnung „*Nr 13*“ erhalten und liegt in den Peilungen:

Leuchtthurm auf Monomoy point . . . . N$^1/_8$O
Leuchtthurm auf Nantucket Great point . . . . SW$^5/_8$W.

12.) Mid channel. Die schwarz und weiß senkrecht gestreifte selbstthätige Signalboje ist eingezogen und dafür eine *schwarz* und *weiß senkrecht* gestreifte *Glocken*boje in folgenden Peilungen ausgelegt worden:

Leuchtschiff Great Round shoal 4$^3/_4$ Meilen . . . . SOzO$^1/_2$O
Leuchtthurm auf Nantucket Great point . . . . SWzS$^1/_8$S.

13.) Nantucket sound, eastern entrance. Eine *schwarz* und *weiß* senkrecht *gestreifte* selbstthätige *Signal*boje ist auf 24 m (78 Fuß) Wasser, unter der Peilung: „Great Round shoal-Leuchtschiff, 9.5 Meilen WzS“ ausgelegt worden.

Geographische Lage:

41° 26′ 15″ N-Breite und 69° 42′ 30″ W-Länge.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf mittleres Tiefwasser.

Notice to Mariners 483 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nantucket shoals to Block island Nr. 2890 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 71, 72, 86.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Westküste von Vorderindien — Concan

403 Hafenfeuer in Bombay.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Hindustan Pilot*"; Nr. 76, Auflage 1891. —
K. f. S. $^{48}/_{403}$—1892.

Am 1. October 1892 sind auf der North channel-Bake im Hafen von Bombay zwei Feuer und zwar ein **festes rothes** und $0._6$ m (2 Fuß) darunter ein **festes grünes** Feuer eröffnet worden, die in Thätigkeit gesetzt werden, wenn die Dockthore offen sind, um den Schiffen die Navigation in den Fahrwassern zu erleichtern.

Sie sind über den ganzen Horizont sichtbar, einen kleinen, durch Cross Eiland verdunkelten Sector ausgenommen.

Notice to Mariners 474 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port of Bombay Nr. 655 und Bombay harbour Nr. 2621. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Hindustan Pilot; Nr. 76, Auflage 1891, Seite 223. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 118*.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Java-See

404 Wrack bei Berebes point — Nordküste von Java.

216. ERGÄNZUNG ZU: *„Indian Archipelago etc. Directory“*; Nr. 79, Auflage 1889. — K. f. S. $^{48}/_{404}$—1892.

Die niederländische Bark SALIMOERACHMAN liegt unter der Peilung: „Berebes point 8 Meilen SOzS$^{3}/_{8}$S“ auf dem Grunde.

Die geringste Wassertiefe über dem Wrack beträgt $5._5$ m (3 Faden). Die Stengen ragen über Wasser.

Ungefähre geographische Lage:

6° 40′ 30″ S-Breite und 108° 57′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 477 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern Archipelago Nr. 941 a — *Nautische Hilfsbücher:* Indian Archipelago etc. Directory; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 654.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Insel Tasmanien

405 Änderung des Feuers auf Entrance-Eiland — Macquarie harbour.

21. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Australia Directory, 1. Band“*; Nr. 120, Auflage 1889. — K. f. S. $^{48}/_{405}$—1892.

Am 1. October 1892 ist in das Feuer von Entrance-Eiland (s. K. f. S. $^{27}/_{247}$—1892) ein **rother** Sector von 35° eingeschaltet worden, der durch die Peilungen S 8° O und S 43° O begrenzt wird.

Bemerkung. Behufs Erleichterung des Verkehrs ist zwischen Bushy (Cap and Bonnet-) islet und dem Festlande ein Drahtkabel gestreckt worden, wodurch das Fahrwasser im SW des Eilands gesperrt wird.

Notice to Mariners 475 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Macquarie harbour Nr. 1629 und Tasmania Nr. 1079. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Australia Directory, 1. Band; Nr. 120, Auflage 1889, Seite 75. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 808 a.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

406 Verlegung des Leuchtfeuers auf Tangaluma point — Moreton-Bai.

1. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Australia Directory, 2. Band"*; Nr. 122, Auflage 1892. — K. f. S. 48/406—1892.

Am 13. September 1892 ist das Leuchtfeuer von Tangaluma 2.3 Kabeln gegen NzO versetzt worden und befindet sich jetzt 84.5 m (277 Fuß) über Hochwasser, in ungefähr

27° 11′ 30″ S-Breite und 153° 23′ 20″ O-Länge.

Der **weiße** Sector des Leuchtfeuers von Yellow Patch wird im S nicht mehr durch die Peilung OzS1/2S (O3/4S magn.) sondern durch die Peilung OzS3/4S (OzS magn.) begrenzt.

Segelanweisung. In den Howe oder North channel einlaufende Schiffe müssen trachten in die Deckungspeilung der Feuer von Tangaluma und Cowan Cowan (S3/4O) zu gelangen und diese zu halten bis die S-Grenze des weißen Sectors vom Yellow Patch-Leuchtfeuer erreicht ist, hierauf soweit O-wärts zu wenden, bis das Feuer von Tangaluma auf eine Entfernung Ö-lich frei vom Cowan Cowan-Feuer kommt, die der Höhendifferenz dieser beiden Feuer entspricht. Steuert man nun derart weiter, dass die Feuer in der eben geschilderten Lage behalten werden, so wird man mindestens 6.4 m (21 Fuß) Wassertiefe bei Springgezeiten-Tiefwasser vorfinden. (S. H. N. 31/110—1892.)

Notice to Mariners 476 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Moreton bay Nr. 1670a, b; Danger point to cape Moreton Nr. 1029 und Moreton bay to Sandy cape Nr. 1068. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Australia Directory, 2. Band; Nr. 122, Auflage 1892, Seite 13. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 724 & 727.

Neu eingeführte Segelhandbücher.

1.) **Revised Supplement, relating to the Danish Pilot; Nr. 121, Auflage 1892.** —
Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Supplement to Danish Pilot; Nr. 39, Auflage 1890.
In Wirksamkeit verbleiben folgende Ergänzungen zum „Danish Pilot Nr. 37, Auflage 1885":

14.	Ergänzung, K. f. S.	31/273—1892,	Seite	53
15.	„ „	36/301—1892,	„	35
16.	„ „	42/352—1892,	„	79
17.	„ „	43/360—1892,	„	293.

2.) **Revised Supplement, relating to the Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 124, Auflage 1892.**

Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Supplement to Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 124, Auflage 1890 und Hydrographic Notice Nr. 5 vom Jahre 1891.

In Wirksamkeit verbleiben folgende Ergänzungen zum „Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887“:

10. Ergänzung,	H. N.	$^{30}/_{102}$—1892,	Seite	91
11. „	„	$^{33}/_{112}$—1892,	„	24
12. „	„	$^{35}/_{120}$—1892,	„	361
13. „	K f. S.	$^{39}/_{326}$—1892,	„	200
14. „	H. N.	$^{40}/_{138}$—1892,	„	321
15. „	K. f. S.	$^{47}/_{399}$—1892.	„	326.

3.) **Segelhandbuch für den Indischen Ocean; Nr. 65, Auflage 1892.** —

Mit einem Atlas von 35 Karten. Herausgegeben von der Direction der Deutschen Seewarte zu Hamburg.

4.) **Revised Supplement, relating to the Africa Pilot, Part. III; Nr. 115, Auflage 1892.** —

Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Supplement to Africa Pilot, Part. III; Nr. 115, Auflage 1890 und Hydrographic Notice Nr. 7 of the year 1891.

Durch das neue Supplement werden im Texte des Segelhandbuches Nr. 69 die Seiten 388 bis 398 Absatz „Mainland“, ferner alle Ergänzungen zum Segelhandbuche bis einschließlich der 17. (K. f. S. $^{35}/_{297}$—1892) außer Wirksamkeit gesetzt.

5.) **Supplement, relating to the Australia Directory, Vol. II; Nr. 122, Auflage 1892.** —

Hiedurch außer Gebrauch gesetzt: Hydrographic Notice Nr. 4 of the year 1891.

In Wirksamkeit verbleiben folgende Ergänzungen zum Segelhandbuche Nr. 97:

1. Ergänzung,	K. f. S.	$^{45}/_{378}$—1892,	Seite	143
2. „	„	$^{45}/_{379}$—1892,	„	179
3. „	„	$^{45}/_{380}$—1892,	„	517
4. „	H. N.	$^{46}/_{157}$—1892,	„	286
5. „	„	$^{46}/_{158}$—1892,	„	411.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 49

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 3. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Pyrenäen-Halbinsel — Küste von Portugal

407 Änderung der Sichtgrenzen des Leuchtfeuers auf Cap Roca.

26. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the West Coasts of France, Spain and Portugal“*; Nr. 17, Auflage 1891. — K. f. S. $^{49}/_{407}$—1892.

Durch den Bau eines neuen Leuchtthurmes auf Cap Roca, auf welchem ein elektrisches Leuchtfeuer angezündet werden soll, wird das gegenwärtige Leuchtfeuer über einen Bogen von circa 32°, zwischen den Peilungen N 16° W und N 16° O verdeckt.

Geographische Lage:

38° 46′ 30″ N.-Breite und 9° 30′ 0″ W.-Länge.

Notice to Mariners 492 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cape Finisterre to cape St. Vincent Nr. 87.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the West Coasts of France, Spain and Portugal; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 354. — West Coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 447.

NORDSEE

Skagerrak

408 Neue Leuchtfeuer an der Südostküste von Norwegen.

68. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{49}/_{408}$—1892.

Am 12. October 1892 sind an der SO-Küste von Norwegen folgende nicht beständig beaufsichtigte Leuchtfeuer angezündet worden:

1.) Auf Figgeskjaer, am W-Ufer des Langesund ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen S 29° O und N 1° O (über W) auf **6** Meilen sichtbar ist. Das Feuer befindet sich 5 m (16 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem 6 m (19 Fuß) hohen hölzernen Gebäude.

Geographische Lage:

59° 1′ 10″ N-Breite und 9° 45′ 20″ O-Länge.

2.) Zu Barkevig, an der W-Küste der Insel Tiömö *zwei* **feste** Feuer, die zwischen den Peilungen N 13° O und N 23° O sichtbar sind. In der Deckungspeilung der Leuchtfeuer (N 18° O) ist deren Leuchtkraft am größten; diese Peilung führt W-lich frei von Sydost grund und Mefiaren und Ö-lich frei von Lyng rock (Lyngholmhausen), Svartebo und Nylandsboen.

Das S-liche dieser Feuer befindet sich 13·2 m (43 Fuß) über der See, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude, in ungefähr:

59° 6′ 30″ N-Breite und 10° 23′ 15″ O-Länge.

Das N-liche Feuer befindet sich 41·8 m (137 Fuß) über der See, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude und ist auf **8** Meilen sichtbar. Es liegt 4·4 Kabeln von Südfeuer, in ungefähr:

59° 6′ 55″ N-Breite und 10° 23′ 25″ O-Länge.

3.) Zu Ostre Vakerholm an der W-Seite des Tiömö channel, in ungefähr:

59° 8′ 20″ N-Breite und 10° 22′ 50″ O-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen S 7° O (Ö-lich frei von Korsholmen) über W bis N 3° O (Ö-lich frei von Bölene, jedoch über Rodskjaer und die blinden Klippen „Boerne") auf **6** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 4·7 m (15 Fuß) über der See auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude.

4.) Zu Saltbu an der O Seite des Tiömö channel, in ungefähr:

59° 9′ 55″ N-Breite und 10° 22′ 55″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen**, das zwischen den Peilungen S 3° O (W-lich frei von Saltbuflnen) über O bis N 3° W (W-lich frei von Budalskjaerene) auf **6** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 9·3 m (30 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude. Die Deckungspeilung der Feuer von Ostre Vakerholm und Saltbu führt knapp Ö-lich von Svartskjaerskaten.

5.) Zu Tuten, N-lich von Vraengen, in ungefähr:

59° 10′ 55″ N-Breite und 10° 24′ 15″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** das zwischen den Peilungen N 65° W (über N) und N 67° O auf **6** Meilen sichtbar ist. Es befindet sich 14·3 m (47 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude.

Bemerkung. — Die angeführten Leuchtfeuer brennen jährlich vom 15. Juli bis 31. Mai.

Notice to Mariners 434 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sandö to Svenöer Nr. 2329 (1), Svenöer to Koster islands Nr. 2330 (2—5) und The Skagerrak to Sleeve Nr. 2289. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 192, 216, 217. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892, Seite 244.

409 Neue Leuchtfeuer an der Westküste von Norwegen.

266. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*“; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. — K. f. S. 49/409—1892.

Am 12. October 1892 sind an der W-küste von Norwegen folgende, nicht beständig unter Aufsicht stehende Leuchtfeuer eröffnet worden:

1.) Auf Langedrogneset, an der NO-Küste von Sandö, in ungefähr

62° 16′ 5″ N-Breite und 5° 29′ 0″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** das von der Peilung S 64° W (N-lich frei von Hella) bis S 44° O (S-lich frei von Flesene) **weiß;** von S 44° O bis S 52° W **roth;** von S 52° W (Ö-lich frei von Langflua) bis N 84° W (N-lich frei von Kleveskjaer) **weiß** und im übrigen **verdunkelt** ist. Es befindet sich 10·5 m (34 Fuß) über der Meeresfläche, auf einem 3 m (10 Fuß) hohen Gebäude und ist auf **6** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit vom 25. Jänner bis 8. April.

2.) Auf Gulholmen im Mortsund, in ungefähr

68° 4′ 35″ N-Breite und 13° 40′ 0″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen,** das zwischen den Peilungen S 89° W (N-lich frei von der N-lichsten blinden Klippe im East channel) und S 66° W; dann von N 83° O bis N 70° O (N-lich frei vom N-lichsten Eilande im West channel); endlich von N 25° O bis N 20° O sichtbar ist. Im Hafen über Dynan

und über Leiversboen im West channel ist das Feuer **roth**, in den übrigen Sectoren **weiß**. Es befindet sich 14·5 m (47 Fuß) über der See, 3 m (10 Fuß) über dem Boden und ist auf **6** Meilen sichtbar.

3.) Auf Risvaerholmen, in ungefähr

68° 16′ 0″ N-Breite und 15° 9′ 45″ O-Länge

ein **roth** und **weißes Wechsel**feuer, das von der Peilung S 78° O (N-lich frei von Engelsholmengrunden) über S bis N 21° W (östlich frei von Varvaer und Varvaerboen) sichtbar, im übrigen verdunkelt ist. Es befindet sich 12 m (39 Fuß) über der See, 5 m (16 Fuß) über dem Boden und ist auf **6** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit der Feuer 2 und 3 vom 15. August bis 30. April.

4.) Auf Ostre Fjelddalsflua, im Tiel sund, in ungefähr

68° 34′ 0″ N-Breite und 16° 33′ 0″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen**, das zwischen den Peilungen S 69° W (über S) und N 58° O (N-lich frei von Ramstadgrunden) sichtbar, im übrigen aber verdunkelt ist. Zwischen den Peilungen: S-lich frei von Harberg und Ö-lich frei von Kobstengrund ist das Feuer **roth**, über Storboen **grün**, im übrigen **weiß**. Es befindet sich 6 m (19 Fuß) über der See, auf einem 5·5 m (18 Fuß) hohen Holzgebäude und ist auf **6** Meilen sichtbar.

5.) Auf Tyo (Tyvholmen) bei Harstad, in ungefähr

68° 48′ 0″ N-Breite und 16° 38′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen**; — **weiß** von S 28° W (Ö-lich frei von Maagö und Rökenaesboen) über W bis N 12° W (Ö-lich frei von Lökholmen; **verdunkelt** von N 12° W bis N 14° O; **weiß** von N 14° O (W-lich frei von Arnö) bis N 19° O (Ö-lich frei von Stangenaslandet); **roth** von N 19° O über O bis S 88° O; **weiß** von S 88° O (N-lich frei von Naesset) bis S 14° O (W-lich frei von Svartskjaer) und **verdunkelt** von S 14° O bis S 28° W. Das Feuer befindet sich 10 m (33 Fuß) über dem Boden und ist auf **6** Meilen sichtbar.

Jährliche Brennzeit der Feuer Nr. 4 und 5 vom 1. September bis 14. April.

Notice to Mariners 495 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Stav fiord to Romsdals islands Nr. 2305 (1), Fleina to Vest fiord Nr. 2311 (2) und Lofoten islands to Andö Nr. 2312 (3—5). — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 206, 332, 335, 345, 347. — North Sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892, Seite 266, 282, 286.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

410 Verlegung des Leuchtschiffes „Nantucket New South shoal“.

785. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the principal ports of the United States*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{49}/_{410}$—1892.

Am 31. October 1892 ist das Leuchtschiff NANTUCKET NEW SOUTH SHOAL, „*Nr. 54*“ etwa $8^1/_4$ Meilen SWzS$^1/_4$S von seiner bisherigen Station, im SW von Davis (New) South shoal wiederausgelegt und das Ersatz-Leuchtschiff (Nr. 9) eingezogen worden.

Das Schiff führt an den beiden Masten je einen *Spiegel*-Leuchtapparat mit **festem**, auf **11** Meilen sichtbarem Feuer. Der Schiffskörper ist roth mit dem Namen „*Nantucket New South shoal*“ in grossen weißen Buchstaben an jeder Bordseite und der Nummer „*54*“ in grossen weißen Zahlen an jeder Seite des Bugs. Das Schiff führt Schoner-Takelung ohne Bugspriet. Die Masttopps sind weiß und tragen je einen rothen eisernen *Korbball* als Tageszeichen. Zwischen den Masten befindet sich ein schwarzer Schornstein und der Nebelsignal-Apparat.

Bei nebeligem oder unsichtigem Wetter werden mit einer Dampfpfeife in jeder Minute zwei Signale in folgender Weise abgegeben: Pfiff *zwei Secunden;* Pause *achtundzwanzig Secunden;* Pfiff *sechs Secunden;* Pause *vierundzwanzig Secunden.*

Ungefähre geographische Lage:

40° 47′ 45″ N-Breite und 69° 56′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners 491 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nantucket shoals to Block island Nr. 2890, Bay of Fundy to Block island Nr. 2492 und Halifax the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 69. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 599.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Bahama-Inseln

411 Leuchtfeuer auf North rock — Ship channel — Great Bahama-Bank.

178. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*“; 2. Band Nr. 56 Auflage 1887. — K. f. S. $^{49}/_{411}$—1892.

Am 1. Jänner 1893 wird in dem neuerrichteten Leuchtthurme auf North rock (siehe K. f. S. $^{41}/_{849}$—1892) ein **festes** Feuer (Beacon cay light)

eröffnet werden, das zwischen den Peilungen N 58° W und N 72° W (das Fahrwasser für Schiffe von 8 Fuß Tiefgang bezeichnend) **roth**, im übrigen Umkreise **weiß** sein wird. Zwischen den Peilungen N 7° O und N 41° W wird das Feuer durch die benachbarten Inseln verdunkelt. Es wird sich 16·5 m (54 Fuß) über Hochwasser befinden und auf **8** Meilen sichtbar sein.

Leuchtapparat 5. Ordnung.

Der Leuchtthurm ist achteckig, 8·2 m (27 Fuß) hoch, weiß angestrichen und steht in ungefähr (Karte 2077):

24° 52′ 30″ N-Breite und 76° 49′ 45″ O-Länge.

Notice to Mariners 486 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Ship channel Nr. 1509 und Great Bahama bank Nr. 2077. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. Seite 512. — Islands of the West Indies etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 1020*.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 176. ERGÄNZUNG ZU: *„West India Pilot“*; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — K. f. S. 41/349—1892.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Rothes Meer — Westküste

412 Änderung der Beleuchtung des Hafens von Massawa.

5. ERGÄNZUNG ZU: *„Red Sea and Gulf of Aden Pilot“*; Nr. 71, Auflage 1892. — K. f. S. 49/412—1892

Das Leuchtschiff an der Südseite der Hafeneinfahrt von Massawa (Massaua) ist durch eine *Leucht*boje mit **festem rothem** Feuer ersetzt worden, die unter der Peilung: „Flaggenstock auf Fort Mudur 2¾ Kabeln SzW⅝W“ ausliegt.

Das **feste** Feuer des erwähnten Leuchtschiffes ist auf Ras Mudur in Thätigkeit gesetzt worden.

Notice to Mariners 490 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Massawa (Musawwa) harbour Nr. 460.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Red Sea and Gulf of Aden Pilot; Nr. 71, Auflage 1892, Seite 199. — Red Sea etc. Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer 1080a; Africa etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 63a.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Sulu- (Mindoro-) See

413 Bojen und Baken im Mallawallé channel — Nordküste von Borneo.

50. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
24. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
K. f. S. $^{49}/_{413}$—1892.

Vom Commandanten des königl. britischen Aufnahmsschiffes EGERIA, Commander *A. M. Field,* ist über die Betonnung des Mallawallé channel Folgendes mitgetheilt worden:

1.) **Billean island.** Unter der Peilung: „N-Ende der Insel Billean in Deckung mit der Mitte der Insel Tagipil S 38° W", auf dem O-Ende der Zweieinhalbfaden-Untiefe NOzN von Billean ist eine cylindrische Boje, *roth* und *schwarz* wagrecht *gestreift*, mit einem 6 m (20 Fuß) über die Meeresfläche ragenden schwarzen *Korbe* als Toppzeichen ausgelegt worden.

Ungefähre geographische Lage:

6° 38′ 55″ N-Breite und 117° 47′ 50′ O-Länge.

Warnung. Eine Bank mit $5 \cdot_5$ m (3 Faden) Wassertiefe liegt etwa 1 Meile NOzO von dieser Boje, welche demnach nicht die Grenze des freien Fahrwassers NÖ-lich von der Insel Billean bezeichnet.

2.) **Leonan reef.** Auf dem SO-Ende dieses Riffes ist eine eiserne Gerüstbake mit einem schwarzen *Dreieck* als Toppzeichen errichtet worden. Sie steht unter der Peilung: „Kalangaan island $7^3/_4$ Meilen N 72° W", in ungefähr

6° 44′ 30″ N-Breite und 117° 37′ 40″ O-Länge.

Bemerkung. — Die Bake auf Leonan reef, deren Errichtung mit K. f. S. $^{48}/_{730}$—1891 gemeldet wurde, scheint nicht mehr zu bestehen, da sie in der neuen Karte Nr. 1650 nicht verzeichnet ist.

Eine kleine *rothe* Boje mit einer 2 m (6 Fuß) über die Meeresfläche ragenden *Kugel* als Toppzeichen liegt unter der Peilung: „Leonan Riff-Bake $2^1/_4$ Meilen S 63° W."

3.) **Sandy island.** Auf der Insel Sandy ist eine roth und schwarze Gerüstbake mit einem $10 \cdot_7$ m (35 Fuß) hohen Korb als Toppzeichen errichtet worden. Sie steht unter der Peilung: Sipindung island $4^1/_4$ Meilen N 57° W, in ungefähr

6° 49′ 30″ N-Breite und 117° 37′ 10″ O-Länge.

4.) **Sipindung island.** Eine kleine *rothe* Boje mit einer *Kugel* als Toppzeichen liegt unter der Peilung: „Sipindung island $1 \cdot_5$ Meile N 35° O", das ist in ungefähr

6° 50′ 45″ N-Breite und 117° 32′ 35″ O-Länge.

Warnung. Bei der Befahrung dieser riffbesäeten Gewässer ist grosse Vorsicht angezeigt, da viele Fährlichkeiten bestehen können, die in den Karten nicht verzeichnet sind.

Notice to Mariners $^{488}/_{2}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mallawallé islands to Lankayan Nr. 1650, Gaya bay to Sandakan harbour Nr. 287, Sulu archipelago and NE part of Borneo Nr. 2576, Paláwan island Nr. 967 und China sea Nr. 2660b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. Seite 199, 200; Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 161, 167—171.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 12. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*": 1. Theil Nr. 84, Auflage 1891, Seite 170. — K. f. S. $^{48}/_{730}$—1891.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 50

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 10. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Ostküste von Italien

414 Änderung der Beleuchtung von Cesenatico.

845. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{50}/_{414}$—1892.

Am 1. November 1892 ist die Beleuchtung des Hafens von Cesenatico, wie folgt, verändert worden.

1.) Das **feste** Feuer (Nr. 252 des Verzeichnisses der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere) befindet sich 184 m vom O-Ende des Pfahldammes, $12{\cdot}_6$ m über der See, $10{\cdot}_5$ über dem Boden und ist auf **8** Meilen sichtbar.

2.) Das **feste** Feuer (Nr. 253 des Verzeichnisses der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere) befindet sich 10 m vom O-Ende desselben Dammes, $7{\cdot}_9$ m über der See, $5{\cdot}_2$ m über dem Boden und ist auf **5** Meilen sichtbar.

Die Leuchtapparate beider Feuer sind *dioptrisch.*

Avviso ai Naviganti $^{132}/D$ — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fiumi Uniti a Pesaro Nr. 3467 und Adriatisches Meer Nr. 3402 a & 3401. — *Nautische Hilfsbücher:* Portolano del Mare Adriatico; Nr. 3628, Auflage 1845, Seite 471. — Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere; Nr. 151, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 252 & 253.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 360. ERGÄNZUNG ZU: *„Portolano del Mare Adriatico“;* Nr. 3628, Auflage 1845. — K. f. S. $^{47}/_{1156}$—1882.

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

415 Leuchtfeuer auf Cap Vasilina — Oreos-Canal.

167. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
K. f. S. $^{50}/_{415}$—1892.

Am 27. October 1892 ist auf Cap Vasilina, in ungefähr

38° 52′ 30″ N-Breite und 22° 52′ 10″ O-Länge

ein **Blink**feuer eröffnet worden, mit einem **grünen** Sector von der Peilung S 55° O bis zum S-lich vom Leuchtthurme liegenden Strande, welcher Sector die daselbst befindlichen Fährlichkeiten deckt. Das Feuer befindet sich 10 m (33 Fuß) über der See und 9·$_5$ m (31 Fuß) über dem Boden; die **Blinke** sind auf **11**, das **grüne** Licht auf **6** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 6. Ordnung.

Der Leuchtthurm steht 0·$_4$ Kabel S-lich von der Spitze und ist ein gemauertes Gebäude mit quadratischem Grundriss und nahe dabei befindlichem Wächterhäuschen.

Notice to Mariners 502 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Volo Nr. 1556, Grecian archipelago Nr. 2836b und Mediterranean sea, eastern part Nr. 2158b. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 255. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 798**.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

416 Pricken auf einer Klippe bei Cap Barfleur-Gatteville.

89. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. —
K. f. S. $^{50}/_{416}$—1892.

Auf der nahezu 0·$_4$ Meile OzN$^3/_8$N vom Leuchtthurme Cap Barfleur-Gatteville liegenden Klippe ist ein 5·$_5$ m (18 Fuß) über Hochwasser ragender, eiserner rother Pricken, mit einem durchbrochenen rothen Kegel als Toppzeichen, errichtet worden.

Geographische Lage:

49° 41′ 55″ N-Breite und 1° 15′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 506 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Flamanville to St. Marcouf islands Nr. 1106 und Barfleur to cape d'Antifer Nr. 2613 — *Nautische Hilfsbücher.* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 382.

417 Änderung der Beleuchtung von Cayeux — Mündung der Somme.

90. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. — K. f. S. $^{50}/_{417}$—1892.

Am 6. November 1892 wurde das feste Feuer mit Blinken zu Cayeux, in ungefähr

50° 11′ 45″ N-Breite und 1° 31′ 0″ O-Länge,

in ein **Funkel**feuer 5. Ordnung verändert, das über einen Bogen von 180° sichtbar ist und zwar von S 18° W über S und O bis N 51° O **roth**, von N 51° O bis N 48° O **weiß** und von N 48° O bis N 18° O **grün**. Von $2^1/_2$ Stunden vor bis 2 Stunden nach Hochwasser, wenn das Fahrwasser passierbar ist, erscheint alle *vier Secunden ein* **Blink**; in der übrigen Zeit erscheinen *zwei* **Blinke** nach *zwei Secunden* Verdunkelung, worauf eine Pause von *sechs Secunden* folgt und zwar **Blink**, *zwei Secunden* Verdunkelung, **Blink**, *zwei Secunden* Verdunkelung, **Blink**, *sechs Secunden* Verdunkelung u. s. w.

Notice to Mariners 508 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.
Avis aux Navigateurs $^{174}/_{1041}$ — Service Hydrographique de la Marine, Paris 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dieppe to Boulogne Nr. 2611 und English channel Nr. 1598 & 2675c. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 484—488. — Western Coasts of Europe etc. Lights List; Nr. 153, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 29.

Schottland — Hebriden-Gruppe

418 Pricken auf Hen an Chickens — Ansegelung von Stornoway.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the West Coast of Scotland*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — K. f. S. $^{50}/_{418}$—1892.

Auf Hen and Chickens, S-lich von Chicken head auf der W-Seite von North Minch, ist in ungefähr

58° 10′ 35″ N-Breite und 6° 15′ 30″ W-Länge

ein eiserner, 5·5 m (18 Fuß) hoher, rother Pricken mit einer rothen Kugel als Toppzeichen errichtet worden.

Notice to Mariners 507 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The North Minch Nr. 2386 und Scotland, west coast Nr. 2635. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the West Coast of Scotland; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 123.

OSTSEE

Mündung — Sund

419 Wracks beim Leuchtschiffe Drogden.

1.) Im Fahrwasser des S-lichen Sund liegt unter der Peilung: „*Drogden*-Leuchtschiff 3 Meilen NzO“ ein gesunkener Dampfer. Behufs Kennzeichnung seiner Lage ist 1 Kabel O-wärts vom Wrack, in ungefähr

55° 30′ 25″ N-Breite und 12° 42′ 0″ O-Länge

ein Markschiff ausgelegt worden.

2.) In der S-lichen Einfahrt des Flint channel liegt ein Dampfer in 9 m (5 Faden) Tiefe am Grund unter folgenden Peilungen:

Drogden-Leuchtschiff . . . . NW ½ W
Lillegrund NW-Boje 4 Kabeln . . . . S.

Die Commandobrücke, der Schornstein und die Masten ragen aus dem Wasser hervor. Bei dem Wrack ist in ungefähr

55° 32′ 30″ N-Breite und 12° 44′ 40″ O-Länge

ein Markschiff ausgelegt worden.

Notice to Mariners 509 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Sound Nr. 2115.

Bothnischer Busen

420 Leuchtfeuer an der Westküste von Finland.

436. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*“; Nr. 38, Auflage 1888. —
K. f. S. 50/420—1892.

Am 5. September 1892 sind an der W-Küste von Finland folgende Leuchtfeuer eröffnet worden:

1.) **Ansegelung von Nystad:**

a) Auf der SW-Seite der Insel Haanperäumäki, in ungefähr

60° 46′ 30″ N-Breite und 21° 15′ 0″ O-Länge,

12 m (39 Fuß) über der See, 7·6 m (25 Fuß) über dem Boden, ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das von der Peilung N 47° W über O bis S 47° O auf **11** Meilen sichtbar ist.

b) Auf der W-Seite der Insel Ristikari, in ungefähr

60° 46′ 25″ N-Breite und 21° 13′ 30″ O-Länge,

5·₈ m (19 Fuß) über der See, 4·₆ m (15 Fuß) über dem Boden, ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen N 46° W und S 36° O (über O) auf **9** Meilen sichtbar ist.

Bemerkung. — Die Deckungspeilung (N 59° O bis S 59° W) der Feuer *a* und *b* führt frei zwischen den Untiefen gegen Enskärs fiärd und Kirsta sund.

c) Auf der Nordspitze der Insel Syväsalmenkari, in ungefähr

60° 46′ 0″ N-Breite und 21° 14′ 30″ O-Länge,

2·₄ m (8 Fuß) über der See, 1·5 m (5 Fuß) über dem Boden, ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen N 70° W und S 61° W (über O und S) auf **4** Meilen sichtbar ist.

2.) **Ansegelung von Raumo:**

a) Auf der SO-Spitze der Insel Valkiakari, 1 Kabel vom daselbst in Thätigkeit stehenden Wechselfeuer, in ungefähr

61° 9′ 45″ N-Breite und 21° 21′ 45″ O-Länge,

5·₂ m (17 Fuß) über der See, 3·₄ m (11 Fuß) über dem Boden, ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen N 23° W und N 68° W auf **9** Meilen sichtbar ist.

Die Deckungspeilung (N 46° W) der beiden Feuer auf Valkiakari führt im Fahrwasser gegen Irviluoto island.

Bemerkung. — Das *alte* **Wechsel**feuer auf Valkiakari ist jetzt zwischen den Peilungen S 61° O und N 74° W (über S und W) sichtbar.

b) Auf der NW-Spitze der Insel Irviluoto, in ungefähr

61° 7′ 15″ N-Breite und 21° 25′ 40″ O-Länge,

5·₈ m (19 Fuß) über der See, 1·₅ m (5 Fuß) über dem Boden, ein **weiß** und **rothes Wechsel**feuer, das zwischen den Peilungen S 89° W und N 49° O (über S) auf **9** Meilen sichtbar ist.

Notice to Mariners 504 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Hango head to South Quarken Nr. 2297 (1) und Nystad light to Stor fiärd Nr. 2298.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 345, 347. — Baltic etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892, Seite 186.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Südostküste von Neuschottland

421 Leuchtfeuer in Port Dover.

83. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia and Bay of Fundy“*; Nr. 50, Auflage 18 5. — K. f. S. $^{50}/_{421}$ — 1892.

Am 1. November 1892 ist auf der S-Spitze der Insel Callagan, Port Dover, in ungefähr

44° 29′ 25″ N-Breite und 63° 51′ 30″ W-Länge,

ein **festes** Feuer von **12** Meilen Sichtweite eröffnet worden.

Der *Linsen*-Leuchtapparat befindet sich 15.₂ m (50 Fuß) über der See, auf einem 9.₄ m (31 Fuß) hohen, quadratischen, hölzernen, weiß angestrichenen Thurm mit rother Laterne und anstossendem Wächterhause.

Bemerkung. — Die Peilung: „Port Dover-Leuchtthurm NW$^1/_8$N“ führt W-lich frei von den Shag bay-Brechern, die an ihrer SW-Seite durch eine *rothe Klapp*boje gekennzeichnet sind.

Notice to Mariners 500 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lunenburg to Mars head Nr. 343, Cape Sable to Sambro island Nr. 730 und St. John's to Halifax Nr. 2666. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia and Bay of Fundy; Nr. 50, Auflage 1885, Seite 104, 106. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 391*.

422 Berichtigung der Seekarten Nr. 343 und 2670.

Die Beschreibung *„revolving“* des auf der S-Spitze der Insel Betty, in ungefähr

44° 26′ 20″ N-Breite und 63° 45′ 55″ W-Länge

verzeichneten Leuchtfeuers ist in „**revolving red**“ zu verändern.

Notice to Mariners 500, Erratum — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Halifax to the Delaware Nr. 2670.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Argentina

423 Leuchtfeuer auf der Spitze Rasa — Cap San Antonio — Rio de la Plata.

20. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot"*; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
K. f. S. 50/423—1892.

Am 12. October 1892 wurde auf der Spitze Rasa, in ungefähr

36° 19′ 15″ S-Breite und 56° 46′ 15″ W Länge,

ein **Blink**feuer von *dreißig Secunden* (Blink *zwölf Secunden*) eröffnet. Es befindet sich 58 m (190 Fuß) über Hochwasser auf einem 60.₂ m (197 Fuß) hohen, mit Stahlplatten bedeckten, dreifüßigen, grauen Thurm und ist auf **20** Meilen sichtbar.

Linsen-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Bemerkung. — Nach einer durch Organe der Republik Argentina vorgenommenen Positionsbestimmung liegt das Leuchtfeuer in

36° 18′ 24″ S-Breite und 56° 44′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners 511 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Rio de la Plata Nr. 2544, Santa Catherina island to Rio de la Plata Nr. 2522 und South Atlantic Ocean Nr. 2202 b. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 198. — South America etc. Lights List; Nr. 157, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 86 a*.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Malacca-Straße

424 Auslöschung des Leuchtfeuers von Kwala Lingi — Lingi-Fluss.

9. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to China Sea Directory, 1. Band"*; Nr. 123,
Auflage 1890. — K. f. S. 50/424—1892.

Am 1. November 1892 ist das in ungefähr

2° 23′ 30″ N-Breite und 101° 58′ 30′ O-Länge

befindliche Leuchtfeuer von Kwala Lingi (Kuala Linggi) ausser Thätigkeit gesetzt worden.

Notice to Mariners 503 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Rachada to Mount Formosa Nr. 795 a, North and South sands Nr. 794 b und Malacca strait Nr. 1355. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 1. Band; Nr. 123, Auflage 1890, Seite 121. — East Indies etc. Lights List Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 250.

GROSSE NORDSEE

Nordost-Oceanien — Sandwich- (Hawai-) Archipel

425 Baggerung im Hafen von Honolulu — Insel Oahu.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Pacific Islands*"; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891. — K. f. S. $^{50}/_{425}$—1892.

In der Hafeneinfahrt von Honolulu ist durch Beggerung eine 60 m (200 Fuß) breite und 9 m (30 Fuß) tiefe, gerade Fahrrinne hergestellt worden, die von der 30 Fuß-Sondenlinie ausserhalb der Hafeneinfahrt zu gleichen Tiefen im Hafen führt, so dass gegenwärtig Schiffe, deren Tiefgang 8.5 m (28 Fuß) nicht übersteigt, sicher einlaufen können. Die Baggerarbeiten werden fortgesetzt, um den Hafen zu vertiefen.

Notice to Mariners 512 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu vergleichen: *Seekarten:* Honolulu harbour Nr. 1378.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Pacific Islands; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891, Seite 439, 441.

OSTASIEN

Gelbes Meer — Ostküste von China

426 Veränderung des Leuchtfeuers auf der Nordostspitze des Vorgebirges Shantung.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. — K. f. S. $^{50}/_{426}$—1892.

Am 25. September 1892 ist das bisher feste Feuer auf der NO-Spitze des Vorgebirges Shantung in ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** (*dreizehn Secunden* sichtbar, *zwei Secunden* verdunkelt) umgeändert worden.

Ungefähre geographische Lage:

37° 24′ 0″ N-Breite und 122° 42′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 513 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kyau chau bay to Miau tau strait Nr. 1255, Pe chili and Liau tung gulfs Nr. 1256, Nipon island etc. Nr. 2347, Hongkong to Gulf of Liau tung Nr. 1262, North-west Pacific ocean Nr. 2459. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 563. — China etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 474.

6. BERICHTIGUNG DES: „*Verzeichnis der Leuchtfeuer im Adriatischen Meere*"; Nr. 151, Auflage 1892. — K. f. S. 50/414—1892.

252	**Cesenatico,** Hafen	Ö-licher Pfahldamm 44 12 12 24	**Festes** Feuer. — D. — Eiserner Krahn, $10{\cdot}_5$ m hoch, an einem hölzernen, rothen Thürmchen, 184 m vom Kopfe des Pfahldammes.	**8**	$12{\cdot}_6$
253			**Festes** Feuer. — D. — Achtkantiger Thurm in Rohziegelbau, $5{\cdot}_2$ m hoch, 10 m vom Kopfe des Ö-lichen Pfahldammes.	**5**	$7{\cdot}_9$

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 51

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 24. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Schottland — Westküste

427 Leuchtbojen und -Baken.

49 ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the West Coast of Scotland"*; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886. — K. f. S. 51/427—1892.

An der W-küste von Schottland wurden mit 14. November 1892 nachfolgende Baken, respective Bojen mit Gaslicht versehen:

1.) Ein **festes** Feuer mit **Verfinsterungen** auf einer Bake auf der N-lichen Croulin, O-Seite des Inner sound, in ungefähr

57° 21′ 15″ N-Breite und 5° 51′ 20″ W-Länge.

2.) Ein **festes weißes** Feuer auf der Bake auf Dubh Sgier, W-Seite von Kerrera Sund, in ungefähr

56° 22′ 45″ N-Breite und 5° 32′ 5″ W-Länge.

3.) Ein **festes weißes** Feuer auf der Bake auf Rio an tru, N-Ende des Jura Sund, in ungefähr

56° 7′ 50″ N-Breite und 5° 38′ 45″ W-Länge.

4.) Eine Leuchtboje mit **festem** Feuer mit **Verfinsterungen** wurde für die Boje im SW des N-lichen Ferry rock (Middle bank) Kerrera Sund gelegt.

Geographische Lage:

56° 24′ 0″ N-Breite und 5° 30′ 50″ W-Länge.

5.) Eine Leuchtboje mit **festem** Feuer mit **Verfinsterungen,** wurde statt der Boje von Black rock (S-Ende vom Sound of Islay) gelegt.

Geographische Lage:

55° 47′ 40″ N-Breite und 6° 4′ 15″ W-Länge.

Gestalt und Farbe obiger Leuchtbojen ist den Bojen gleich, für welche sie substituirt wurden.

Notice to Mariners 541 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sound of Islay Nr. 2481 (5), Loch Cruian to Cuan sound Nr. 2326 (3), Firth of Lorn Nr. 2476 (2, 4), Southern part of the sound of Raasay etc. Nr. 2498 (1), Isle of Skye etc. Nr. 2551 (1), Ardnamurchan to Summer isles Nr. 2475 (1), Mull of Cantyre to Ardnamurchan Nr. 2515 (2, 3, 5), East coast of Ireland etc. Nr. 1284 a (3, 5) und Scotland west coast Nr. 2635 (1, 2, 3). — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the West coast of Scotland; 2. Theil Nr. 28, Auflage 1886, Seite 52, 212, 232, 213, 258. — The British islands etc. Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 411 a, 435 a, 436 a.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — Schottland

428 Änderungen in der Betonnung im Firth of Forth.

48. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{51}/_{428}$—1892.

Statt der nachbenannten Bojen im Firth of Forth wurden Leuchtbojen mit **festem** Feuer mit **Verfinsterungen** ausgebracht:

1.) North Craig buoy, in ungefähr

56° 0′ 45″ N-Breite und 3° 3′ 30″ W-Länge.

2.) Herwit Rock buoy, in ungefähr

56° 1′ 0″ N-Breite und 3° 6′ 45″ W-Länge.

3.) Gunnet Ledge West buoy, in ungefähr

56° 1′ 15″ N-Breite und 3° 11′ 0″ W-Länge.

4.) Drum Sand West buoy, in ungefähr

56° 0′ 45″ N-Breite und 3° 20′ 0″ W-Länge.

4.) Dodds Bank buoy an der S-Seite des Canals etwa $6^1/_2$ Meilen ober Queens ferry.

6.) Hen and Chickens buoy an der N-Seite des Canals etwa 8 Meilen ober Queens ferry.

Diese Leuchtbojen haben dieselbe Gestalt und Farbe wie die früheren Bojen, nur jene, welche besondere Toppzeichen hatten (North Craig und Gunnet ledge West buoy) haben jetzt auch das gewöhnliche Leuchtbojentoppzeichen.

7.) Auf Bimar rock beacon bei Queens ferry ist jetzt ein **festes weißes** Feuer, etwa $9{\cdot}_4$ m (31 Fuß) über See, ausgebracht.

Notice to Mariners 540 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Firth of Forth Nr. 114 b, c (7), Firth of Forth Nr. 114 c (5, 6), Firth of Forth Nr. 114 b (4), Firth of Forth Nr. 114 a, b (1, 2, 3), St. Abbs head to Aberdeen Nr. 1407 (1, 2, 3) und Scotland, east coast, with plan of the head of Firth of Forth Nr. 2397 a (1, 2, 3, 4, 7). — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 2. Theil Nr. 31, Auflage 1885, Seite 228—230, 238, 241, 204, 232. — The British islands etc. Lights List; Nr. 154, Auflage 1892; Seite 68.

Südgestade — Küste von Deutschland

429 Wiedereröffnung des Leuchtfeuers auf der Insel Neuwerk — Elbe-Mündung.

28. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{51}/_{429}$—1892.

Am 5. November 1892 wurde das permanente Leuchtfeuer auf der Insel Neuwerk in Thätigkeit gesetzt und das provisorische Leuchtfeuer gelöscht.

Das permanente Leuchtfeuer ist ein **festes** Feuer, das zwischen den Peilungen O$^1/_4$N und S$^1/_4$O auf **17** Meilen, in den übrigen Richtungen auf **15** Meilen sichtbar ist.

Der *Linsen*-Leuchtapparat 2. Ordnung befindet sich $38{\cdot}_4$ m (126 Fuß) über Hochwasser.

Geographische Lage:

53° 55′ 15″ N-Breite und 8° 29′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 526 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Elbe, Weser and Jade rivers Nr. 1875. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 4. Theil Nr. 33, Auflage 1887, Seite 234, 235, 240. — North sea etc. Lights List; Nr. 155, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 234.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Connecticut

430 Änderung des Feuers von Cornfield point-Leuchtschiff.

786. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{51}/_{430}$—1892.

Am 15. December 1892 ist ein Leuchtschiff mit Nr. 51 etwa 1 Meile S-wärts von der Mitte von Long Sand shoal auf der N-Seite von Long island Sund verankert und das Leuchtschiff Nr. 23 S-lich von Long Sand shoal eingezogen worden.

Cornfield point Leuchtschiff führt ein **elektrisches weißes** Feuer mit **Verfinsterungen** alle *fünfzehn Secunden*. Dauer der Verfinsterung *drei Secunden*.

Es befindet sich am Topp des Grossmastes, 16·5 m (53 Fuß) über der See und ist bei klarem Wetter auf **13** Meilen sichtbar. Das Leuchtschiff ist ein Dampfer mit zwei Masten ohne Bugspriet. Die Masttoppen sind schwarz; unterhalb der Laterne ist eine eiserne, runde Plattform. Ein schwarzer Schlott und das Nebelsignal befindet sich zwischen den Masten.

Der Rumpf ist roth angestrichen und sind beiderseits achter die Worte „*Cornfield point light-vessel*" mit weißen Buchstaben aufgemalt. „*Nr. 51*", ebenfalls weiß, befindet sich beiderbords am Buge.

Geographische Lage:

41° 12′ 55″ N-Breite und 72° 22′ 30″ W-Länge.

Bemerkung. — Sollte aus was immer welchem Grunde das Licht vom Großmast aus nicht gezeigt werden können, so erscheint es mit denselben Characteristiken vom Fockmast. Sollte das elektrische Licht versagen, so wird ein **festes weißes** Licht von einem der Masttoppen gezeigt.

Notice to Mariners 539 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Long island sound, sheet I Nr. 2754, Block island to Great Egg harbour Nr. 2480 und Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 106. — Eastern Coast of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 670.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Südküste von Afrika — Capcolonie

431 Errichtung einer Bake an der Mündung des Bashee river.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{51}/_{431}$—1892.

Etwa eine halbe Meile NÖ-lich von der Mündung des Bashee-Flusses ist auf der Kuppe eines mit Gras bestandenen Hügels, 47·7 m (150 Fuß) über der See, eine 15 m (50 Fuß) hohe, schwarze, hölzerne Bake mit einer *Raute* als Toppzeichen errichtet worden, die bei klarem Wetter auf **16** Meilen sichtbar ist.

Geographische Lage:

32° 14′ 20″ S-Breite und 28° 54′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 521 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bashee river to Umtamvuna river Nr. 2087, Waterloo bay to Bashee river Nr. 2086 und Hondeklip bay to port Natal Nr. 2095.— *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889; Seite 158.

Ostküste von Afrika — Deutsch-Ostafrika

432 Betonnung des Hafens von Mikindani und der Mündung des Lindi-Flusses.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
K. f. S. $^{51}/_{432}$—1892.

1.) **Mikindani Harbour:**

a) Eine *rothe* Boje mit einem „*A*" als Toppzeichen liegt auf 11 m (5½ Faden) Wasser, unter den Peilungen:

Ras Managumba ¾ Meile	NW¼W
Pemba point	SW¾S

in ungefähr:

10° 14′ 25″ S-Breite und 40° 9′ 5″ O-Länge.

b) Eine *rothe* Boje mit einem „*B*" als Toppzeichen liegt auf 8·2 m (4·5 Faden) Wasser unter den Peilungen:

Ras Managumba 10·5 Kabeln	NzW¾W
Pemba point	SW

Diese beiden Bojen markieren die Steuerbordseite der Einfahrt.

2.) Einfahrt des Lindi-Flusses:

a) Eine *rothe* Boje mit einem „*A*“ als Toppzeichen liegt auf 8·8 m ($3^3/_4$ Faden) Wasser, unter den Peilungen:

Ras Rungi 2 Kabeln . . . . SOzO$^1/_4$O
Lindi Fort . . . . SW$^5/_8$W

in ungefähr:

9° 58′ 30″ S-Breite und 39° 45′ 0″ O-Länge.

b) Eine *rothe* Boje mit einem „*B*“ als Toppzeichen liegt auf 6·8 m ($3^3/_4$ Faden) Wasser, unter den Peilungen:

Ras Rungi 7·5 Kabeln . . . . O$^3/_4$N
Lindi Fort . . . . SW$^1/_4$S

c) Eine *rothe* Boje mit einem „*C*“ als Toppzeichen liegt auf 8·2 m (4·5 Faden) Wasser, unter den Peilungen:

Lindi Fort $4^3/_4$ Kabeln . . . . WzS$^1/_4$S
Ras Rungh . . . . S$^3/_4$O

Notice to Mariners 527 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Lindi river Nr. 681 (2) und Mto Mtwara and Mikindani harbour with plan of Mikindani harbour entrance Nr. 684 (1). — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Band Nr. 69, Auflage 1889; Seite 286, 290.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Küste von Bengalen

433 Farbenänderung der Betonnung im Chittagong river.

134. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*“; Nr. 78, Auflage 1887. —
K. f. S. $^{51}/_{433}$—1892.

Mit 15. Oktober 1892 wurden die beim Einlaufen Steuerbord-Uferbojen des Chittagong river *roth*, die Backbord-Uferbojen *schwarz* angestrichen.

Notice to Mariners 529 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Admiralty plan of Chittagong river Nr. 84. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 202.

Bengalischer Busen — Golf von Martaban

434 Änderung des Leuchtfeuers auf Krishna shoal-Leuchtschiff.

135. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*“; Nr. 78, Auflage 1887. — K. f. S. $^{51}/_{434}$—1892.

Am 1. Jänner 1893 wird das Leuchtfeuer auf Krishna Shoal Leuchtschiff in ein **Gruppenblink**feuer mit 2 Blinken in jeder halben Minute verändert.

Geographische Lage:

15° 36′ 0″ N-Breite und 95° 34′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 517 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koronge Eiland to White point Nr. 823, Bassein river to Pulo Penang Nr. 830, Bay of Bengal Nr. 70 und Indian Ocean Nr. 748b. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 281. — East Indies etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 211.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Südküste von Australien — Insel Tasmanien

435 Änderung des Leuchtfeuers auf Entrance-Eiland — Macquarie harbour

192. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to Australia Directory, 1. Band*“; Nr. 87, Auflage 1889. — K. f. S. $^{51}/_{435}$—1892.

Der laut K. f. S. $^{48}/_{405}$ 1892 in das Leuchtfeuer von Entrance Eiland geschaltete rothe Sector von 35° wird durch die Peilungen S 8° O und S 27° W begrenzt.

Dieser Sector hat die Bestimmung die nördliche Landzunge, die sich von Entrance Eiland zur Barre erstreckt, zu beleuchten, und von Nord kommende Schiffe zu führen, wenn das innere feste grüne Leuchtfeuer durch obiges Eiland gedeckt erscheint.

Geographische Lage:

42° 11′ 35″ S-Breite und 145° 13′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 516 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Macquarie Harbour Nr. 1629 und Tasmania Nr. 1079. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Australia Directory, 1. Band; Nr. 87, Auflage 1889, Seite 74, 75. — Australia etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; Seite 172.

OSTASIEN

Japanisches Meer — Küste der russischen Tartarei

436 Leuchtfeuer auf Povorotny point — America bay.

268. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102. Auflage 1884. — K. f. S. $^{51}/_{436}$ — 1892.

Am 18. Juli 1892 ist auf Povorotny point, Ostseite der Einfahrt der America-Bay, in ungefähr

42° 40′ 35″ N-Breite 133° 2′ 30″ O-Länge

ein **festes** Feuer eröffnet worden, das sich 80 m (264 Fuß) über Hochwasser befindet und auf **23** Meilen sichtbar ist. *Linsen*-Leuchtapparat 1. Ordnung.

Der Leuchtthurm ist gemauert, achteckig, roth angestrichen und $10 \cdot_6$ m (35 Fuß) hoch.

Notice to Mariners 524 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Strelok bay to St. Wladimir bay Nr. 2511, Kuril islands Nr. 2405 und Northwest Pacific ocean Nr. 2459. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 152. — Japan etc. Lights List; Nr. 158, Auflage 1892; Seite 120.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

KUNDMACHUNG FÜR SEEFAHRER

1892 — Nr. 52

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 31. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Westküste

437 **Hafenfeuer in Amalfi.**

22. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
K. f. S. 52/437—1892.

Mitte November 1892 wurde am Quai von Amalfi, Nordufer des Golfes von Salerno, ein **festes rothes** Licht, 5·8 m (19 Fuß) über See, errichtet. Dasselbe befindet sich auf dem eisernen Träger eines kleinen eisernen Baues.

Ungefähre Lage:

40° 38′ 0″ N-Breite und 14° 36′ 20″ O-Länge.

Notice to Mariners 550 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Civita Vecchia to Policastro Nr. 160. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 210. — Mediterranean etc. Lights List; Nr. 152, Auflage 1892, Seite 62.

438 **Änderung der Hafenfeuer von Neapel.**

23. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{52}/_{438}$—1892.

Am 10. December 1892 wurden die beiden Hafenfeuer am O-Molo des Hafens von Neapel in **grüne** Feuer verwandelt, so dass nun beim Einlaufen Backbord *rothe*, Steuerbord *grüne* Feuer sich befinden.

Notice to Mariners 549 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Naples, with plan of Naples road Nr. 1728. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 203, 204. — Mediterranean etc. Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 354 & 354 a.

Schwarzes Meer — Russische Küste

439 **Ein Wrack südlich vom Beglitzkaia-Leuchtschiff.**

Etwa 6 Kabeln S-lich vom Beglitzkaia-Leuchtschiffe befindet sich ein Wrack, den Kiel aufwärts, mit den beiden Masttoppen fest in den Grund gegraben. Sollte dasselbe sinken, wird die Stelle durch eine theilweise gefärbte Stange markiert werden.

Ungefähre Lage:

47° 0′ 0″ N-Breite und 38° 35′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 554 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Sea of Azow Nr. 2234.

OSTSEE

Mündung — Sund

440 **Signaleinrichtung am Süd-Molo vom Helsingör-Hafen**

18 ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*"; Nr. 37, Auflage 1885. —
K. f. S. $^{52}/_{440}$—1892.

Mit 16. November 1892 wurden am Kopfe des S-Molos im Hafen von Helsingör nachfolgende Signaleinrichtungen getroffen:

1.) Das Nebelsignal, an der Außenseite des Leuchthauses am S-Molokopf placiert, ist eine Glocke, die alle *drei Secunden einmal* geläutet wird.

Geographische Lage:

56° 2′ 0″ N-Breite und 12° 37′ 15″ O-Länge.

2.) Zur Zeit der Unpassierbarkeit der Einfahrt wird bei Tage am Flaggenstocke, an der Innenseite des vorbenannten Leuchthauses, ein *schwarzer Ballon* gehisst.

Zur Nachtzeit jedoch ein *rothes* Licht unterhalb des rothen Hafenfeuers.

Notice to Mariners 545 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Sound, with plan of Helsingör Harbour Nr. 2115 und The Kattegat Nr. 2111. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 138. — Eastern shoores etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 463.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Küste von Canada

441 **Auf Cap Jourimain existiert keine Bake.**

145. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881. —
K. f. S. $^{52}/_{441}$ – 1892.

Die in K. f. S. $^{40}/_{386}$—1892 unter Punkt „1“ erwähnte Bake bei Cap Jourimain existiert laut neueren Nachrichten nicht.

Ungefähre Lage:

46° 10′ 15″ N-Breite und 63° 47′ 40″ W-Länge.

Notice to Mariners 547 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Northumberland strait Nr. 2034, Gulf of St. Lawrence Nr. 2516 und St John's to Halifax Nr. 2666. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Seite 61.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 144. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*“; 2. Band Nr. 49, Auflage 1881, Punkt 1. — K. f. S. $^{40}/_{336}$—1892.

442 Permanentes Licht auf Cap Gaspé wiedererrichtet.

146. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. — K. f. S. 52/442—1892.

Auf Cap Gaspé wurde ein neues Leuchthaus errichtet, das seit 1. November 1892 ein permanentes Feuer zeigt. Das provisorische Feuer wurde eingezogen:

Das Feuer ist ein **weißes Gruppen-Blink**feuer, $108\cdot_2$ m (355 Fuß) über Hochwasser, und bei klarem Wetter **26** Meilen sichtbar bis auf einen schmalen Bogen an der NO-Seite des Leuchthauses, wo es durch den Schlot verfinstert erscheint.

Der Leuchtapparat ist *katoptrisch.*

Das neue Leuchthaus, 14 m (46 Fuß) hoch, ist an der Stelle des alten etwa $1\cdot_5$ Kabel (300 Yards) SOz.S$^1/_8$S von dem Orte, auf welchem es auf der Karte Nr. 1163 verzeichnet ist. Dasselbe ist aus Holz, bewohnbar, und trägt an der S-Front den viereckigen *weißen* Thurm. Die Laterne ist *roth.*

Bezüglich der Kanonenschüsse und des Handnebelhornes gilt das Bisherige.

Geographische Lage:

48° 45′ 10″ N-Breite und 64° 9′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 543 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gaspé and Mal bays Nr. 1163, Entrance to river St. Lawrence Nr. 1621, Gulf of St. Lawrence Nr. 2516 und North Atlantic ocean Nr. 2060 b. — *Nautische Hilfsbücher:* St. Lawrence Pilot; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882, Seite 73. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 225.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 65. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. — K. f. S. 2/24—1891.

Fundy-Bai

443 Änderung des Feuers und Nebelsignales auf Grindstone Eiland.

84. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia and Bay of Fundy*"; Nr. 50, Auflage 1885. — K. f. S. 52/443—1892.

Am 10. November 1892 wurden am Feuer und Nebelsignal von Grindstone Eiland folgende Änderungen vorgenommen:

Das **feste weiße** Feuer ist über einen Bogen von 315°, durch die Peilungen SWzS über S nach WzS begrenzt, bei klarem Wetter auf **14** Meilen sichtbar und $24\cdot_1$ m (79 Fuß) über Hochwasser. Das Leuchthaus ist $12\cdot_2$ m (40 Fuß) hoch und befindet sich etwa 13 Yards ONO von seiner früheren Position am W-Ende des Eilands, dicht an der Wächterwohnung.

Geographische Lage:

45° 43′ 15″ N-Breite und 64° 37′ 25″ W-Länge.

Eine neue Nebelhornstation wurde an der Stelle des früheren Leuchthauses erbaut.

Das Gebäude ist aus Holz, weiß angestrichen und hat ein braunes Dach.

Das Horn, 15·2 m (50 Fuß) über Hochwasser, ist nach S gerichtet und gibt alle *vierzig Secunden* einfache *fünfzehn Secunden* dauernde Töne.

Das alte Nebelhorn bleibt für den Fall der Untauglichkeit des neuen und wird wie vor kurze Töne alle *fünfzehn Secunden* geben.

Notice to Mariners 544 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Petitcondiac, with sketch of entrance Nr. 354, Bay of Fundy Nr. 353. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia and Bay of Fundy; Nr. 50, Auflage 1885, Seite 234. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892, Seite 234.

Vereinigte-Staaten — Delaware

444 Veränderung des Feuers auf Reedy-Eiland.

787. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the principal ports of the United States*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{52}/_{444}$—1892.

Mit 30. November 1892 wurde das Feuer auf Reedy Eiland, wie folgt verändert:

Reedy Eiland Leuchtfeuer ist ein **festes** Feuer 4. Ordnung, in einem Bogen von 270° zwischen den Peilungen: SOzS$^3/_8$S (S-lich) über W nach NOzO$^3/_8$O (Ö-lich) sichtbar.

Mit Ausnahme des Sectors zwischen den Peilungen: NzW$^1/_2$W und N$^1/_8$O (Ö-lich), welcher **roth** erscheint, wird das Feuer zwischen den Peilungen: SOzS$^1/_2$S über W nach NzO$^3/_8$O **weiß** sein. Ein zweiter **rother** Sector ist zwischen den Peilungen: NzO$^3/_8$O und NOzO$^3/_8$O (Ö-lich).

Geographische Lage:

39° 30′ 0″ N-Breite und 75° 34′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 546 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Delaware river Nr. 2564, Chesapeake bay Nr. 355b, Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266, Halifax to the Delaware Nr. 2670. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for theprincipal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 146. — Eastern coast of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 545 ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the princiqal ports of the United States*“: Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. $^{16}/_{405}$—1882.

Vereinigte-Staaten — Maryland

445 Änderung des Leuchtschiffes und Nebelsignales auf Fenwick Island Shoal.

788. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the principal ports of the United States*“; Nr. 51, Auflage 1882. — K. f. S. 52/445—1892.

Am 15. December 1892 wurde das Leuchtschiff Nr. 52 in 19·2 m (10 1/2 Faden) an der Stelle des Leuchtschiffes Nr. 37 auf Fenwick Island shoal verankert, das Leuchtschiff Nr. 37 für immer eingezogen.

Das neue Leuchtschiff zeigt zwei **feste rothe** Feuer, eines am Vormaste in halber Masthöhe, das andere vom Grossmasttopp, 11·6 m (38 Fuß) über See und bei klarem Wetter auf **11** Meilen sichtbar.

Das Leuchtschiff hat Zweimastschoonertakelage ohne Bugspriet, die Masttoppen sind schwarz, und am Fockmast ist eine schwarze durchbrochene Eisenscheibe, als Tagzeichen.

Der Rumpf ist **roth**, mit einem breiten *weißen* Streifen, auf dem in grossen *schwarzen* Buchstaben „*Fenwick island shoal*“ und auf jedem Buge *Nr. 52* gemalt ist. Ein schwarzer Kamin und ein Nebelsignalapparat befinden sich zwischen den Masten.

Ungefähre Lage:

38° 26′ 30″ N-Breite und 74° 50′ 30″ W-Länge.

Bei schwerem oder Nebelwetter werden folgende Nebelsignale abgegeben:

Ein *zehn Secunden* langer Ton — *dreißig Secunden* Pause — ein *zehn Secunden* langer Ton, hierauf *siebenzig Secunden* Pause. Sollte der Apparat nicht functionieren, so wird mit einer Handglocke geläutet.

Notice to Mariners 553 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Great Egg harbour to Albemarle sound Nr. 266. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 159. — Eastern coasts of North America etc. Lights List; Nr. 156, Auflage 1892; das Leuchtfeuer Nr. 765a.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Neuseeland — Nordinsel

446 Bake im Manukau-Hafen.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*New Zealand Pilot*“; Nr. 99, Auflage 1891. — K. f. S. 52/446—1892.

Im Wairopa-Channel, Manukau-Hafen, wurde an der N-Seite nächst Onehunga, gegenüber der dort befindlichen *rothen* Bake, eine *schwarze*

*Pyramiden*bake aus Holz, mit einer *durchbrochenen, schwarzen Eisenkugel*, als Toppzeichen, ausgebracht. Die beiden Baken sind etwa 61 m (200 Fuß) von einander entfernt und ist das Fahrwasser in der Mitte 5·5 m (3 Faden), von wo es gegen die Baken nach und nach seichter wird.

Bei Ebbe ist die rothe Backe ringsherum trocken und ist das Wasser in der Entfernung von 12·2 m (40 Fuß), 3·7 m (12 Fuß) tief; die schwarze Bake hingegen hat 1·2 m (4 Fuß) Wasser ringsherum.

Notice to Mariners 30 — Marine-Department, Wellington 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Manukau Harbour Nr. 2726. — *Nautische Hilfsbücher:* New Zealand Pilot; Nr. 99, Auflage 1891, Seite 261.

Ankündigung.

Vom Jahre 1893 an werden die „Kundmachung für Seefahrer“ und „Hydrographische Nachricht“ unter dem Titel **„Kundmachungen für Seefahrer“** zusammengezogen, zweiwöchentlich erscheinen.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN,

JAHRGANG 1892.

HERAUSGEGEBEN

VOM

HYDROGRAPHISCHEN AMTE DER KAISERLICHEN UND KÖNIGLICHEN KRIEGS-MARINE, ABTHLG. SEEKARTEN-DEPOT.

POLA 1892.

AUS DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI IN WIEN.

GEOGRAPHISCHES REPERTORIUM

DER

HYDROGRAPHISCHEN NACHRICHTEN,

Jahrgang 1892.

MITTELMEER

Adriatisches Meer

Küste von Österreich-Ungarn

Westliches Italien

Insel Sicilien

Jonisches Meer

Küste von Albanien

Westküste von Griechenland

Südküste von Griechenland

Ägäisches Meer

Ostküste von Griechenland

Kykladen

Küste von Rumelien

Westküste von Kleinasien

Syrische See

Südküste von Kleinasien

Insel Cypern

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer

Südatlantisches Meer

Falklands-Inseln

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya

Westküste von Frankreich

Englischer Canal

Nordküste von Frankreich

Irland

Südküste

Schottland

Hebriden

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien

England

Skagerrak

Südostküste von Norwegen

Westküste von Norwegen

OSTSEE

Mündung

Kattegat

Südostküste von Schweden

Bothnischer Busen

Westküste von Finland

Finischer Busen

Südküste von Finland

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See

Weißes Meer

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Küste von Labrador

Neufundland

Südküste

St. Lorenz-Golf

Südostküste von Neuschottland

Vereinigte Staaten

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen

Kleine Antillen

Caraiben-Inseln

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien

Ostküste

La Plata-Staaten

Uruguay

Argentina

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Nordafrika

Senegambien

Südafrika

Namaqua

INDISCHER OCEAN

Madagaskar

Comoro-Gruppe

Seychellen

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika

Sofala

Mozambique

Zanzibar

Küste von Somal

Rothes Meer

Westküste

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen

Insel Ceylon

Golf von Martaban

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel

Malacca-Straße

Karimata-See

Java-See

Makassar-Straße

Banda-See

Molukken-See

Celebes-See

Sulu-Gruppe

Sulu- (Mindoro)See

Chinesisches Meer

Westküste der Philippinen

Nordwestküste von Borneo

Natuna-Inseln

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See

Südwestküste von Neu-Guinea

Nordküste von Australien

Timor-See

Nordwestküste von Australien

Westküste von Australien

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien

Salomons-Archipel

Neu-Caledonien

Südost-Oceanien

Uea- (Wallis)Inseln

Tonga (Freundschafts)-Inseln

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien

Queensland

Korallen-See

Nordostküste von Australien

Insel Nipon

Insel Yezo

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Alaska

Südküste

Britisch-Columbien

Königin Charlotte-Inseln

Insel Vancouver

Vereinigte Staaten

Californien

Mittelamerika

Mexico

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil

Columbien

Peru

Südlicher Theil

Chile

Verschiedenes

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 1

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 2. Jänner 1892.

(Die letzte „Hydrographische Nachricht" des Jahres 1891 war Nr. 52.)

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

VORBEMERKUNG

In den „HYDROGRAPHISCHEN NACHRICHTEN" werden die Ergebnisse der in das Gebiet der Hydrographie einschlägigen Forschungen und Beobachtungen veröffentlicht, u. zw. Beschreibungen von Küsten, Inseln, Untiefen, Fahrwassern, Meerbusen, Baien, Buchten, Häfen, Rheden, Flussmündungen, Schiffahrtsstraßen u. s. w., nebst zugehörigen Segelanweisungen; dann Nachrichten über Gezeiten und Meeresströmungen, Wind und Wetter, Missweisungen der Magnetnadel u. s. f.; ferner hieher gehörende Mittheilungen über unrichtige Angaben in den in Gebrauch stehenden hydrographischen Behelfen.

Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Bei Angabe der geographischen Lage eines Ortes mit dem Zusatze „Ganz beiläufig" ist selbe nur zum Zwecke eines rascheren und leichteren Auffindens zu verwenden.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben.

Unter Meile ist stets die Seemeile zu 1852 m oder 6075 engl. Fußen, unter Kabel der zehnte Theil einer Seemeile zu verstehen. Kurze Entfernungen, Wassertiefen und Höhenangaben sind durch das Metermaß ausgedrückt, welchem das englische Maß in Klammern beigefügt ist.

Zur Umwandlung beider Längenmaße mag folgende Vergleichstabelle dienen:

Meter	Englische		
	Fuß	Yard	Faden
1	3·2809	1·0936	0·5468
0·3048	1	0·3333	0·1667
0·9144	3·0000	1	0·5000
1·8288	6·0000	2·0000	1

Abweichungen von den obigen Grundsätzen werden stets hervorgehoben.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

1 Tiefe in der Osteinfahrt zum Hafen von Poros.

143. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — H. N. 1/1—1892

K. und k. Linienschiffs-Capitän *Mathias Morin*, Commandant S. M. Schiffes Erzherzog Friedrich, berichtet, dass die Wassertiefe in der O.-Einfahrt zum Hafen von Poros nach Angabe des Hafencapitäns von Poros auf $4{\cdot}_4$ m ($14\frac{1}{2}$ Fuß) abgenommen hat.

Bemerkung. — Laut H. N. 115—1873 betrug die geringste Tiefe im Fahrwasser der O.-Einfahrt zum Hafen von Poros $17{\cdot}_6$ Fuß.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Poros island Nr. 1517. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band, Nr. 5, Auflage 1882, Seite 35.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

2 Bemerkungen über Port Kalloni — Insel Mitylene.

144. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
H. N. 1/2—1892.

Segelanweisung. Die Einfahrt nach Port Kalloni markiert sich auf circa 6 Meilen durch die vorliegende kleine Insel Kalloni. Man steuert dieselbe mit ONO—NO-Curse an und ankert zunächst 400 m (2·2 Kabeln) nördlich von der Insel auf circa 30 m ($16^1/_2$ Faden) Wasser, da ein Einlaufen in die innere Bucht ohne vorheriges Ausbojen des Fahrwassers wegen Fehlens brauchbarer Landmarken nicht angängig ist.

Der Ankergrund auf der Außenrhede ist felsig und abschüssig, daher jede Vorsicht geboten. Schiffe sollten hier nur kurze Zeit bleiben und möglichst bald in den Hafen von Kalloni einzulaufen trachten.

Für das Ausbojen des Fahrwassers der Einfahrt sind in erster Linie die äußeren Umrisse der Platy-Bank sowie die Enden des Riffes gegenüber Palaka Fanari maßgebend. Werden die Bojen an der Platy-Bank auf 10 bis 12 m gelegt, so kann man dieselben auf 10 bis 15 m Abstand passieren und hat durchweg ein freies, tiefes und nur wenig gekrümmtes Fahrwasser für die grössten Schiffe.

Beim erstmaligen Ein- und Auslaufen thun grosse Schiffe jedoch gut, auch die südliche Grenze des Fahrwassers vollkommen zu bezeichnen, um sich über die Breite der tiefen Fahrrinne zu orientiren. Dieselbe ist an ihrer engsten Stelle etwas östlich von Palaka Fanari 70 m (0·4 Kabeln) breit bei einer theilweisen Tiefe von 30 bis 40 m (16—21 Faden). Beim Einlaufen halte man sich möglichst an die B. B.-Bojenreihe der Platy-Bank entlang und dicht an Palaka Fanari heran. Der Boden steigt hier an B. B. ganz steil an, und das Handloth findet stellenweise keinen Grund. Nach Passieren der Enge nehme man direct Curs auf die Mitte der kleinen Insel Erimo-nisi in die Pandelemona-Bai hinein, drehe dann langsam nach St. B. und passiere in der Mitte zwischen Peramo Kavo und dem gegenüber liegenden südlichen Kap. Es empfiehlt sich, die bei diesen Landspitzen vorspringenden Riffe an ihren Enden gleichfals mit Bojen zu bezeichnen.

Das Auslaufen geschieht in entsprechender Weise. Nach Passieren von Peramo Kavo und Erimo-nisi halte man auf die bei Palaka Fanari vorher ausgelegten Bojen. Man achte hierbei darauf, dass bei einlaufendem Strom, welcher in der Enge Geschwindigkeiten bis $1^1/_2$ Meilen und darüber erreichen kann, kein seitliches Versetzen, namentlich an die Untiefen der südlichen Küste heran, stattfindet.

Wenn angängig, sollte man das Ein- und Auslaufen stets bei Gegenstrom vornehmen, da sont die Steuerfähigkeit bei langsamem Gang der Maschine zu der Fahrt des Schiffes über den Grund in ungünstigem Verhältnis steht.

Von Palaka Fanari an wird in 10 bis 15 m Abstand an den Bojen der Platy-Bank entlang gesteuert. Das Fahrwasser wird nach wenigen hundert Metern schon beträchlich breiter; sobald man die äußerste Ecke des südlichen Festlandes passiert hat, ist das Fahrwasser ganz offen.

Die Insel Kalloni kann auf 150 m ($0 \cdot_8$ Kabel) passiert werden. Die Durchfahrt zwischen der Insel und dem Festlande ist durch ein Riff auf circa 100 m ($0 \cdot_5$ Kabel) eingeengt und wird nur von Küstenfahrern benutzt.

Vor dem Einlaufen in Port Kalloni empfiehlt es sich, vom Hafenplane „Entrance to Port Kalloni" auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 1665 eine Skizze in vergrößertem Maßstabe anzufertigen und in diese die Hülfsbetonnung sowie die beim Ausbojen gefundenen Lothergebnisse über das Fahrwasser einzutragen. Die Navigierung wird hierdurch wesentlich erleichtert.

Strömungen, Ankerplatz etc. — Während im Port Kalloni keine Veränderung des Wasserstandes oder irgend welche Strömung wahrnehmbar wird, zeigt sich in der Einfahrt eine regelmäßige Gezeitenströmung, welche indessen durch den Wind in ihrer Stärke und Dauer sehr bedeutend beinflusst wird. Als Hafenzeit kann im Mittel $2^h 30^m$ bis 3^h angenommen werden. Der größte Unterschied zwischen Hoch- und Tiefwasser unter normalen Verhältnissen betrug bei Palaka Fanari 21 cm; die Strandformation lässt jedoch erkennen, dass bei starken südlichen Winden Hubunterschiede von 1 m und darüber eintreten können.

Der ein- und auslaufende Strom setzt in der Enge nach Schätzung 1 bis $1 \cdot_5$ Sm in der Richtung des Fahrwassers. Bei südlichen Stürmen soll eine Steigerung eintreten.

Wenige hundert Meter von dieser Stelle ist der Strom schon sehr unbedeutend. Es scheint, als ob auf der Rhede zu Zeiten ein Unterstrom in entgegengesetzter Richtung setzte, da Fälle beobachtet wurden, in welchen die Schiffe gegen den Wind und entgegengesetzt der in der Einfahrt laufenden Ebbströmung vor Anker schwaiten.

Das Becken von Port Kalloni ist circa 11 Meilen lang, 2—4 Meilen breit und hat durchschnittliche Wassertiefen von 12—15 m ($6^1/_2$—8 Faden), im S.-lichen Theil etwas mehr. Im grauen Schlickgrund halten die Anker gut. Als Ankerplätze sind die Stellen Ö.-lich von Parakeli und N.-lich von Nofitha zu empfehlen. Bei starkem S.-lichen Winde soll es in Port Kalloni ziemliche See machen und wird alsdann — eingeholten Erkundigungen zufolge — der innere Theil der NÖ.-lichen Bucht bei Bura, besonders von kleineren Schiffen als Ankerplatz bevorzugt.

Port Kalloni eignet sich recht gut zur Vornahme militärischer Übungen, wie Torpedo-Lancierungen, Gewehrscheibenschießen etc., desgleichen ist gute Gelegenheit für Beurlaubungen, Jagd und Fischerei. Für einen längeren Aufenthalt ist Kalloni in Anbetracht der ungünstigen Verpflegung und mangelhaften Verbindungen jedoch nicht zu empfehlen.

Annalen der Hydrographie XI — Hydrographisches Amt, Berlin 1890.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Mityleni island etc. Nr. 1665.

Zu berichtigen: *Nautische Hülfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 211.

Syrische See — Südküste von Kleinasien

3 Berichtigung des Hafenplanes von Rhodus.

Die auf dem Hafenplane von Rhodus (britische Admiralitätskarte Rhodes Island, Nr. 1667) $1 \cdot_9$ Kabeln NO.z.N.$^1/_2$N. von der Mitte des St. Elmo-Thurmes verzeichnete Tiefencote „$\frac{18}{S}$“ ist in „78“ umzuändern.

Notice to Mariners 573 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Plan of town and ports of Rhodes on Admiralty Chart Nr. 1667.

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Südafrika — Namaqua

4 Sperrung der Einfahrt von Port d'Ilheo — (Sandwich harbour).

155. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*“; 2. Theil, Nr. 62, Auflage 1884. — H. N. $^1/_4$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *F. Finnis* vom königl. britischen Schiff Swallow ist in der Einfahrt von Port d'Ilheo (Sandwich harbour) eine Sandbank mit 1·5 m (5 Fuß) Wasser oberhalb entstanden, welche die Hafeneinfahrt vollständig absperrt.

Beiläufige Lage:

23° 20′ 0″ S.-Breite und 14° 30′ 30″ O.-Länge.

Notice to Mariners 571 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Walfisch bay to Orange river, with plan of port d'Ilheo Nr. 632. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 2. Theil Nr. 62, Auflage 1884, Seite 212.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Molukken-See

5 Untiefe bei Maluang-Eiland — Tomini- (Gorontalo-) Bucht.

211. ERGÄNZUNG ZU: „*Indian Archipelago, etc. Directions*": Nr. 79, Auflage 1889. — H. N. $^1/_5$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten vom königl. niederländischen Schiff Van Speyk befindet sich eine von nur wenig Wasser bedeckte ausgedehnte Untiefe 4 Meilen S.-lich von Maluang Eiland in beiläufig:

0° 14′ N.-Breite und 121° 14′ O.-Länge

Notice to Mariners 587 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern Archipelago Nr. 942a. — *Nautische Hilfsbücher:* Indian Archipelago etc. Directions; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 795.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Insel Neucaledonien

6 Blinde Klippe bei Bayonnaise island — Isle of Pines.

257. ERGÄNZUNG ZU: „*South Pacific Directory*"; Nr. 89, Auflage 1884. — H. N. $^1/_6$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten vom französischen Kriegsschiff Loyalty liegt im Fahrwasser des Canales SÖ.-lich vom Eilande Bayonnaise eine Korallenklippe 4·3 m (14 Fuß) im Durchmesser, mit 2·1 m (7 Fuß) Wasser oberhalb (bei Tiefwasser) und 16—18 m (9—10 Faden) Wassertiefe in der Umgebung, unter den Peilungen: S.-Ende der Halbinsel Kuto 6 Kabeln N. 63° O. (NO.zO.$^5/_8$O.) in

22° 40′ 30″ S.-Breite und 167° 26′ 15″ O.-Länge.

Bemerkung. — Die NW.-Spitze der Halbinsel Kuto zwischen der Semaphorstation und dem Glockenthurm des Spitals gehalten führt frei von dieser Klippe.

Notice to Mariners 581 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Isle of Pines to Uen island Nr. 2906 und New Caledonia Nr. 936b. — *Nautische Hilfsbücher:* South Pacific Directory; Nr. 89, Auflage 1884, Seite 562.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 2

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 9. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Ostküste

7 Blinde Klippen in der Espirito Santo-Bai.

7. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — H. N. $^2/_7$—1892.

Mr. A. Ohls, Führer des britischen Dampfers CAXTON berichtet über das Bestehen zweier blinden Klippen in der Espirito Santo-Bai, wie folgt:

1.) Eine blinde Klippe, von den Einheimischen „Baixo Pequeño" („Kleine Untiefe") genannt, mit 3.7 m (2 Faden) Wasser oberhalb, liegt in der Ansegelung des Hafens von Victoria, unter den Peilungen:

Leuchtfeuer auf Sta. Luzia-Spitze $8^1/_2$ Kabeln . SW.zS.$^3/_4$S. (beiläufig)
Gipfel von Boi island . . . . W.$^1/_4$S.

d. i. in beiläufig 20° 18′ 20″ S.-Breite und 40° 14′ 50″ W.-Länge.

2.) Eine Klippe mit 4·6 m ($2^1/_2$ Faden) Wasser oberhalb liegt auf dem Ankerplatze bei Victoria unter den Peilungen:

Bake bei St. Joao's Battery $3^1/_4$ Kabeln . . . O.zN.$^1/_2$N. (beiläufig)
Thurm von College church . . . . NW.$^1/_4$W.

Die Tiefen sind auf Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 593 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Espirito Santo bay and Port Victoria Nr. 546 und Plan of Espirito Santo bay on sheet Nr. 529. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 111 & 112.

---

8 Bemerkungen über Rio de Janeiro.

8. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot“;* 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — H. N. $^2/_8$—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Fasana, k. und k. Fregatten-Capitäns *Friedrich Schweisgut,* ist das Anlaufen von Rio de Janeiro betreffend Nachfolgendes zu entnehmen:

1.) Eine Ähnlichkeit der Insel Raza mit einem Pantoffel, dessen Schlupfseite gegen Nord gerichtet ist, konnte nicht beobachtet werden. (S. South America Pilot, 1. Band, Seite 130.)

2.) Der Ö.-lich der Hafeneinfahrt liegende „False Sugar loaf“ wird seiner Benennung in keiner Weise gerecht. Das Auge sucht in ihm unwillkürlich einen dem „Sugar loaf“ sehr ähnlich sehenden, daher leicht mit diesem zu verwechselnden Berg und findet einen solchen nicht, was zur Folge haben kann, dass man eventuell sogar den richtigen für den mit „falsch“ bezeichneten ansieht. (S. Segelhandbuch S. 132.)

3. Die Ähnlichkeit der Spitze des Gavia mit einem Tische ist erst von der „Three fathom bay“ wahrnehmbar; ausserhalb der Einfahrt gleicht sein Gipfel viel eher, und dies aus allen Richtungen, S. ausgenommen, einem ziemlich stark gekrümmten Vogelschnabel.

4.) Wenn man bei Ebbestrom in die Bai einlauft, wird man knapp vor Erreichung des Fort Lage von dem anscheinend aus der Three fathom bay kommenden Strome mit dem Bug plötzlich nach B. b. gedrängt, was bei einem mit wenig Fahrt einlaufenden Schiffe berüksichtigt werden muss.

5.) Der Ankerplatz für Kriegsschiffe befindet sich Ö.-lich der Verbindungslinie der Insel Rat mit dem Fort Villegagnon und zwischen den Parallelen von erstgenannter Insel und jenem der Spitze Calhabouco.

Bemerkung. — Die auf Grund der H. N. $^9/_{59}$—1886 im Plane „Rio de Janeiro harbour entrance, Nr. 541“ durchgeführte Verlegung des „Anchorage for Men of War“ ist diesemnach unwirksam zu machen.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Rio de Janeiro harbour entrance Nr. 541 (ad Punkt 5). — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 130.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Salomons-Archipel

9 Untiefe beim Eiland Pari Pile — Lango channel.

12. ERGÄNZUNG ZU: *„Pacific Islands Directions“*; 1. Band Nr. 92, Auflage 1890. — H. N. $^{2}/_{9}$—1892.

Captain *E. H. M. Davis*, vom kön. brit. Schiff Royalist berichtet, dass er mit seinem Schiff über eine Korallenbank von geringer Ausdehnung passiert sei, welche mit 11 m (6 Faden) Wasser oberhalb im Lango channel, nahe beim „Track recommended“ unter den Peilungen:

Pari Pile Eiland $2^{1}/_{4}$ Meilen . . . . N.74°O.
Baranago „ . . . . N.21°W

das ist in

9° 19′ 30″ S.-Breite und 160° 14′ 0″ O.-Länge

liegt.

Notice to Mariners 591 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Solomon islands Nr. 214. — *Nautische Hilfsbücher:* Pacific Islands Directions; 1. Band Nr. 92. Auflage 1890, Seite 381.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

10 Lage der blinden Klippe östlich von Great Keppel island und blinde Klippe östlich von Bald rock.

59. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. $^{2}/_{10}$—1892.

Zufolge Mittheilung des Harbour Master von Rockhampton hat die vom Küstenpiloten *Mr. Hannah* aufgefundene gleichnamige Klippe (S. H. N. $^{37}/_{169}$—1891) $2._7$ m (9 Fuß) Wasser und liegt unter den Peilungen:

SO. Ende von Humpy island $1 \cdot_9$ Meilen . . . . SW.zW.$^{1}/_{4}$W.
Bald rock . . . . N.zW.$^{3}/_{4}$W.

in

23° 12′ 15″ S.-Breite und 151° 1′ 35″ O.-Länge.

Laut Berichtes vom Captain *Sykes* liegt eine blinde Klippe (Sykes Rock) mit etwa $1 \cdot_8$ m (6 Fuß) Wasser oberhalb unter der Peilung: Bald rock 5 Kabeln W.zN.$^3/_4$N. in

23° 10′ 35″ S.-Breite und 151° 1′ 15″ O.-Länge.

Notice to Mariners 590 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Keppel bay and islands Nr. 363, Keppel isles to Percy isles Nr. 346 und Sandy cape to Keppel isles Nr. 315. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 192.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 50. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — II. N. $^{37}/_{169}$—1891.

Verschiedenes

11 Lothungen im Atlantischen Ocean.

Einem Berichte des k. und k. Fregatten-Capitäns *Friedrich Schweisgut*, Commandant S. M. Schiffes Fasana, sind nachfolgende auf der Fahrt von Gibraltar nach Rio de Janeiro gewonnenen Lothungsergebnisse zu entnehmen:

Nr.	Ort der Lothung	Tiefe in Metern	Tiefe in Faden	Grundbeschaffenheit
1	18° 42′ 30″ N.-Breite 26° 10′ 0″ W.-Länge	367	200	.
2	17° 30′ 30″ N.-Breite 26° 55′ 0″ W.-Länge	3521	1925	.
3	13° 3′ 48″ S.-Breite 34° 38′ 42″ W.-Länge	4093	2238	Grundprobe verloren
4	**17° 18′ 54″** S.-Breite **36° 52′ 48″** W.-Länge	**47·5**	**26**	**Weiße Korallen**
5	**17° 20′ 6″** S.-Breite **36° 53′ 36″** W.-Länge	**52**	**28½**	**Weiße Korallen**
6	17° 34′ 18″ S.-Breite 37° 3′ 12″ W.-Länge	127	69½	.
7	18° 29′ 24″ S.-Breite 37° 38′ 12″ W.-Länge	88	48	.

Nr.	Ort der Lothung	Tiefe in Metern	Tiefe in Faden	Grundbeschaffenheit
8	18° 46′ 18″ S.-Breite 37° 49′ 48″ W.-Länge	77	42	Weiße und rothe Korallen
9	19° 2′ 54″ S.-Breite 38° 1′ 12″ W.-Länge	63	34½	Korallen
10	19° 3′ 24″ S.-Breite 38° 9′ 30″ W.-Länge	58	31½	„
11	19° 24′ 48″ S.-Breite 38° 15′ 6″ W.-Länge	78	42½	Muschel
12	19° 58′ 42″ S.-Breite 38° 16′ 54″ W.-Länge	186	102½	.
13	20° 19′ 48″ S.-Breite 37° 59′ 54″ W.-Länge	141	77	.
14	20° 9′ 12″ S.-Breite 38° 24′ 42″ W.-Länge	194	106	.
15	20° 10′ 6″ S.-Breite 38° 21′ 36″ W.-Länge	185	102	.
16	19° 52′ 30″ S.-Breite 39° 29′ 6″ W.-Länge	187	102	.
17	19° 52′ 12″ S.-Breite 39° 30′ 6″ W.-Länge	199	109	.
18	19° 54′ 42″ S.-Breite 39° 19′ 18″ W.-Länge	196	107	.
19	20° 5′ 48″ S.-Breite 39° 27′ 54″ W.-Länge	194	106	.
20	20° 17′ 12″ S.-Breite 39° 32′ 36″ W.-Länge	185	101	.
21	20° 48′ 48″ S.-Breite 39° 44′ 18″ W.-Länge	187	102	.

Nr.	Ort der Lothung	Tiefe in		Grundbeschaffenheit
		Metern	Faden	
22	22° 17′ 0″ S.-Breite 40° 17′ 48″ W.-Länge	106	58	Feiner Sand
23	22° 23′ 30″ S.-Breite 40° 29′ 30″ W.-Länge	101	55½	Feiner Sand und Muschel
24	22° 31′ 48″ S.-Breite 40° 44′ 24″ W.-Länge	67	36½	Korallen, Muschel
25	22° 36′ 42″ S.-Breite 40° 53′ 12″ W.-Länge	66	36	Feiner Sand
26	22° 48′ 12″ S.-Breite 41° 14′ 0″ W.-Länge	70	38½	"
27	23° 12′ 48″ S.-Breite 42° 15′ 12″ W.-Länge	110	60	"
28	23° 6′ 12″ S.-Breite 42° 28′ 12″ W.-Länge	102	56	Gras und Sand
29	22° 56′ 24″ S.-Breite 42° 33′ 12″ W.-Länge	66	36	Fels

Zu vergleichen: *Seekarten:* North Atlantic Ocean, eastern portion Nr. 2060, Pernambuco to Victoria Nr. 529 und Victoria to Sta. Catherina Nr. 530.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 3

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 16. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Westküste von Australien

12 Riff bei Rat-Eiland — Houtman rocks

98. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory"*; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
H. N. $^3/_{12}$—1892.

Mr. Isles, Führer der Bark County of ayr berichtet, dass als er am 24. October 1890 den Ankerplatz bei Rat-Eiland der Easter-Gruppe verlassend 6—7 Meilen im Curse W.$^3/_4$N. zurückgelegt hatte, sein Schiff an ein blindes Riff stiess.

Beiläufige Lage **(P. D.)**:

28° 42′ 30″ S.-Breite und 113° 39′ 30″ O.-Länge.

Notice to Mariners 608 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Houtman rocks Nr. 1723, Champion bay to Cape Naturaliste Nr. 1033 und Cape Cuvier to Champion bay Nr. 1056. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band, Nr. 86, Auflage 1881, Seite 223.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

13 Wassertiefe auf Khandalla shoal abgenommen — Inner Route.

60. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. $^{3}/_{13}$—1892.

Auf dem W.-Rande der Khandalla-Untiefe wurde eine Klippe mit nur 4 m (13 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb aufgefunden. Diesemnach beträgt die kleinste Tiefe auf obiger Untiefe nicht 3 Faden, wie bisher angegeben, sondern 2.

Beiläufige Lage:

13° 25′ 55″ S.-Breite und 143° 40′ 25″ O.-Länge.

Notice to Mariners 601 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2764. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 370.

OSTASIEN

Japan — Inlandsee

14 Blinde Klippen im Bungo channel.

249. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{3}/_{14}$—1892.

Bei Okinoso und Jinoso, O.-Seite des Bungo channel liegen nachfolgende blinde Klippen:

1.) Eine blinde Klippe (S. H. N. $^{42}/_{297}$—1890) von etwa 1 Kabel Ausdehnung mit mindestens $1 \cdot_{8}$ m (1 Faden) Wassertiefe in

32° 53′ 0″ N.-Breite und 132° 27′ 20″ O.-Länge

unter den Peilungen:

Okinoso 3 Kabeln . . . . N.$^{3}/_{8}$O.
S.-Ende von Jinoso . . . . NO.z.O.$^{5}/_{8}$O.

2.) Eine blinde Klippe in:

32° 53′ 30″ N.-Breite und 132° 28′ 20″ O.-Länge

unter den Peilungen:

S.-Ende von Jinoso $2^{1}/_{2}$ Kabeln . . . . O.zS.$^{1}/_{8}$S.
Gipfel von Oji sima . . . . NW.$^{3}/_{8}$N.

Notice to Mariners 607 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bungo channel Nr. 651. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 340.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 223. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{42}/_{297}$—1890.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Königin Charlotte-Inseln

15 Berichtigte Lage der Danube-Klippe — Skidegate-Einlauf.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*“; Nr. 108, Auflage 1888. —
H. N. $^{3}/_{15}$—1892.

Die im Fahrwasser des inneren Theiles vom Skidegate-Einlauf aufgefundene blinde Klippe (Danube rock) mit 1·2 m (4 Fuß) Wasser oberhalb (S. H. N. $^{32}/_{156}$—1891) liegt 3 Kabeln N. 47° O. von der NO.-Spitze des Eilandes Triangle d. i. in beiläufig:

53° 13′ 15″ N.-Breite und 132° 11′ 15″ W.-Länge.

Notice to Mariners 613 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Skidegate inlet Nr. 48. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 503.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 3. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*“; Nr. 108, Auflage 1888; 263. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*“; Nr. 93, Auflage 1886. — H. N. $^{32}/_{156}$—1891.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 4

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 23. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

ATLANTISCHER OCEAN

Nordatlantisches Meer

16 Dampferrouten zwischen Liverpool und New-York.

8. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. —
78. ERGÄNZUNG ZU: „*Nova Scotia etc. Directions*"; Nr. 50, Auflage 1885. —
H. N. 4/16—1892.

Laut Bekanntgabe der „Cunard Steam Ship Company" haben die hervorragendsten Transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften nachstehende Routen zwischen Liverpool und New-York angenommen:

Von Liverpool nach New-York.

Vom 15. Jänner bis incl. 14. Juli vom Fastnet Rock im größten Kreise (nicht südlich davon) derart, dass der Meridian von 49° W.-Länge in 42° 30′ N.-Breite geschnitten werde; hierauf nach Sandy Hook, 20 Meilen im S. vom NANTUCKET-Leuchtschiff passierend.

Vom 15. Juli bis incl. 14. Jänner vom Fastnet Rock im größten Kreise (nicht S.-lich davon) derart, dass der Meridian von 49° W.-Länge in 46° N.-Breite geschnitten werde; hierauf nach Sandy Hook, wenigstens 55 Meilen im S. von Virgin Rocks und Sable Island und 20 Meilen im S. vom NANTUCKET-Leuchtschiff passierend.

Von New-York nach Liverpool.

Zu jeder Jahreszeit hat man vom Sandy hook-Leuchtschiff einen solchen Curs zu steuern, dass man den Meridian von 70° W.-Länge in 40° 10′ N.-Breite schneide.

Vom 15. Jänner bis incl. 14. Juli wird von 40° 10′ N.-Breite und 70° W.-Länge ein solcher Curs gesteuert, dass der Meridian von 49° W.-Länge in 41° 40′ N.-Breite geschnitten werde; hierauf steuert man im größten Kreis (nicht N.-lich davon) nach Fastnet Rock.

Vom 15. Juli bis incl. 14. Jänner wird von 40° 10′ N.-Breite und 70° W.-Länge derart gesteuert, dass der Meridian von 60° W.-Länge in 42° 5′ N.-Breite, jener von 45° W.-Länge aber in 46° 30′ N.-Breite geschnitten werde, worauf im größten Kreis (nicht N.-lich davon) nach Fastnet Rock gesteuert wird.

Notice to Mariners 617 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 17, 18. — Nova Scotia etc. Directions; Nr, 50, Auflage 1885, Seite 17.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Banda-See

17 Riff bei der Insel Rumadan — Ké-Inseln.

14. ERGÄNZUNG ZU: *„Eastern Archipelago Directions“*; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
99. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
H. N. 4/17—1892.

Der Commandant des königl. niederländischen Schiffes Van speijk hat ungefähr 5 Meilen N.-lich der Insel Rumadan, Ké (Ki, Key)-Inseln, ein Riff aufgefunden, welches sich in SO.—NW.-licher Richtung 3 Kabeln weit erstreckt, wahrscheinlich weniger als 3·7 m (2 Faden) Wasser oberhalb hat und an der Entfärbung des Wassers, sowie an der Stromkabbelung erkenntlich ist.

Beiläufige Lage:

5° 23′ 10″ S.-Breite und 132° 43′ 40″ O.-Länge.

Notice to Mariners 619 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern archipelago Nr. 942b. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago Directions; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 437. — Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 29.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Timor-See — Nordwestküste von Australien

18 Nichtbestehen des Riffes in 13° 35′ S.-Breite und 125° 13′ O.-Länge.

100. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
H. N. 4/18—1892.

Commander *W. U. Moore* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Penguin berichtet, dass er 3 Tage hindurch unter günstigen Verhältnissen nach dem auf den Karten in 13° 35′ S.-Breite und 125° 13′ O.-Länge verzeichneten Riff geforscht habe, ohne es gefunden zu haben. Die Umgebung des fraglichen Riffes wurde ausgelothet und hiebei Sonden 55—82 m (30—45 Faden) mit Korallen-, Sand- und Muschel-Grund erhalten; Anzeichen seichten Wassers wurden nicht beobachtet.

Notice to Mariners 624 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape ford to Buccaneer archipelago Nr. 1047, North-west coast of Australia Nr. 475 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 138.

---

19 Nichtbestehen der Insel Expedition.

101. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
H. N. 4/19—1892.

Commander *W. U. Moore* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Penguin berichtet, dass die auf den Karten in circa 15° 34′ S.-Breite und 123° 46′ O.-Länge verzeichnete Insel Expedition nicht besteht.

Der Penguin war in obiger Position in 58 m (32 Faden) Wasser vor Anker; die in einem Umkreis von 3—5 Meilen Halbmesser vorgenommene Untersuchung ergab, dass der Grund uneben ist; 3 Meilen W.-lich und NW.-lich vom Schiffe waren Anzeichen seichten Wassers; doch weder Land, noch Sandbank konnten von der Bemastung aus gesehen werden.

Die Beschreibung dieser Insel stimmt recht gut mit jener der Insel Adèle, welche etwa 33 Meilen W.-lich der Ersteren liegt.

Auf Grund dieses Berichtes ist Expedition island von den Karten zu streichen.

Bemerkung. — Das seichte Wasser bei der Insel Adèle erstreckt sich weiter gegen S. als in den Karten bisher verzeichnet. In 15° 45′ 30″ S.-Breite und 123° 17′ 0″ O.-Länge wurde sehr unebener Grund und 14·$_6$ m (8 Faden) als kleinste Tiefe über Korallengrund gefunden. Es ist demnach beim Navigieren hierselbst Vorsicht angezeigt.

Notice to Mariners 624 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape ford to Buccaneer archipelago Nr. 1047. Northwest coast of Australia Nr. 475 und Australia Nr. 2759a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 156 & 162.

20 Näheres über Baleine Bank und Walker rock.

102. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. $^4/_{20}$—1892.

Der Commandant des königl. britischen Aufnahmsschiffes Penguin, Commander *W. U. Moore* berichtet über die Baleine Bank und über Walker rock wie folgt:

1. Die W.-Spitze der in den Karten mit P. D. bezeichneten Baleine-Bank liegt in

16° 46′ S.-Breite und 121° 49′ O.-Länge.

Diese Bank wurde gegen O. in einer Strecke von 5 Meilen untersucht und hiebei als kleinste Tiefe 5·$_5$ m (3 Faden) über Korallengrund gefunden. Die Bank schien sich noch etliche Meilen weiter O.-wärts zu erstrecken.

Bemerkung. — Die Umgebung des mit H. N. $^{18}/_{109}$—1891 gemeldeten 7 Faden-Hochgrundes bei der Baleine-Bank in 16° 43′ S.-Breite und 121° 37′ O.-Länge wurde untersucht und hiebei Tiefen von 22—33 m (12—18 Faden) zwischen der Baleine-Bank und diesem Hochgrund gelothet. Das Wasser war stark entfärbt mit Flecken von Schlamm und Kalk, die das Aussehen von blinden Klippen hatten, doch wurden keine Schiffahrtshindernisse gefunden.

2. Walker rock ist ein kleiner Korallenfleck mit 7.$_3$ m (4 Faden) Wasser oberhalb und liegt in 16° 52′ 15″ S.-Breite und 121° 48′ 30″ O.-Länge.

Bemerkung. — Die Gezeitenströmungen in der Nachbarschaft der Baleine-Bank setzen im Kreise mit einer Geschwindigkeit von 1—2$^1/_2$ Meilen per Stunde; der Fluthstrom setzt im Beginn S.-wärts, dreht dann gegen O.; bei halber Fluth ist seine Richtung O. und bei Hochwasser N.; bei halber Ebbe setzt der Strom gegen W. und bei Tiefwasser gegen S.

Notice to Mariners 624 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Buccaneer archipelago to Bedout island Nr. 1048, Northwest coast of Australia Nr. 475 und Australia Nr. 2759a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 180.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 93. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. $^{18}/_{109}$—1891.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

21 Blinde Klippe im Ucluelet-Arm — Barclay Sound.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. — H. N. 4/21—1892.

Im Ucluelet-Arm wurde SÖ.-lich von Channel islet in

48° 56' 40" N.-Breite und 125° 33' 0" W.-Länge

eine blinde Klippe aufgefunden und „Sutton rock" benannt.

Dieselbe ist 9 m (30 Fuß) lang, $4{\cdot}_6$ m (15 Fuss) breit und hat $1{\cdot}_8$ m (6 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb; zwischen ihr und dem S.-Ufer des Armes sind $14{\cdot}_6$ (8 Faden) Wasser. Sie ist glatt, ohne Kelp und liegt unter der Peilung: SO. Kante von Channel islet 2 Kabeln W.z.N.1/4N.

Notice to Mariners 627 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Barclay sound Nr. 592 und Sydney inlet to Natinat Nr. 584. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 293.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 5

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. Jänner 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

NORDSEE

Westküste von Norwegen

22 Berichtigte Lage von blinden Klippen beim Cap Lindesnaes.

66. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888. —
260. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —

H. N. $^5/_{22}$—1892.

Die Lage zweier blinden Klippen zwischen Cap Lindesnaes und Farsund wird, wie folgt, richtiggestellt:

1.) Die blinde Klippe Vestreflua, auf welcher die See oft brandet, mit 8·7 m ($4^3/_4$ Faden) Wasser oberhalb, liegt unter der Peilung: Bispen rock 4 Kabeln S. 67° O. (OSO.), d. i. gerade im Fahrwasser, anstatt 2 Kabeln landwärts davon. Die Wassertiefe auf der Klippe ist ebenfalls unrichtig angegeben, da wie eingangs angeführt dortselbst nur **$4^3/_4$** und nicht 18 Faden zu finden sind.

Genäherte Lage:

57° 59' 10" N.-Breite und 6° 59' 40" O.-Länge.

Bemerkung. — Da NÖ.-lich dieser blinden Klippe, d. i. zwischen ihr und Vadholmen (Va island) fauler Grund besteht, sollen die Schiffe seewärts von Vestreflua passiren.

2.) Die $2^1/_2$ Faden Klippe (Vestre Lamholmboe), welche in der Karte $^1/_2$ Kabel S. 53° W. (SW.$^3/_4$W.) von Lam Eiland verzeichnet ist, liegt in Wirklichkeit unter der Peilung: Lam Eiland $1^1/_2$ Kabel N. 59° O. (NO.zO.$^1/_4$O.).

d. i. knapp S.-lich des Fahrwassers nach Farsund. Die Schiffe sollen zwischen dieser Klippe und Lam Eiland passieren.

Genäherte Lage:

58° 5′ 0″ N.-Breite und 6° 49′ 35″ O-Länge.

Notice to Mariners 63$^{\prime\prime}$/$_1$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Naze and Farsund Nr. 883, The Naze to Christiansand Nr. 2327 und The Naze to Karmö Nr. 2281. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 42, 51, 53; Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880, Seite 33, 47, 48.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Westküste von Finland

23 Untiefen südlich vom Kaskö-Leuchtthurm.

415. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*“; Nr. 38, Auflage 1888. —

H. N. $^5/_{23}$—1892.

Im Fahrwasser nach Christinestad wurden S.-lich des Leuchtthurmes von Kaskö folgende Untiefen aufgefunden:

1.) Eine Steinuntiefe (Norra Mössbäden) von circa 1 Kabel Ausdehnung mit 3·$_4$ m (11 Fuß) Wasser unter der Peilung:

Leuchtthurm von Kaskö 4·$_6$ Meilen . . . . N. 5° O. (N.$^1/_2$O.)

Etwa $^1/_2$ Kabel von der seichtesten Stelle wurde in 12·$_8$ m (7 Faden) Wasser ein *weißer* Pricken mit *Fahne* errichtet.

Beiläufige Lage:

62° 15′ 30″ N.-Breite und 21° 10′ 45″ O.-Länge.

2.) Eine Steinuntiefe (Westra Mössbäden) von circa 1$^1/_2$ Kabel Ausdehnung mit 6·$_4$ m (21 Fuß) Wasser unter der Peilung: Kaskö-Leuchtthurm 4·$_6$ Meilen N. 18° O. (N.zO.$^5/_8$O.).

Etwa $^1/_2$ Kabel W.-lich der Untiefe wurde ein *oben rother, unten weißer* Pricken mit nach *abwärts* gekehrtem *Besen* in beiläufig

62° 15′ 45″ N.-Breite und 21° 8′ 30″ O.-Länge

errichtet.

3.) Eine Steinuntiefe (Wilhelms Grund) von etwa $^1/_2$ Kabel Ausdehnung mit 4·$_6$ m (15 Fuß) Wasser liegt unter der Peilung: Kaskö-Leuchtthurm 4·$_5$ Meilen N. 5° W. (N.$^1/_2$W.)

Ein *rother* Pricken mit Fahne 0·$_3$ Kabel S.-lich der seichtesten Stelle, d. i. in beiläufig

62° 15′ 45″ N.-Breite und 21° 12′ 45″ O.-Länge

kennzeichnet diese Untiefe.

Notice to Mariners 641 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Räfsö to Södra Biörkö Nr. 2298, Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 350.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Zanzibar

24 Ausdehnung einer Untiefe in der Chaki Chaki-Bai — Insel Pemba.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
H. N. 5/24—1892.

Zufolge einer Mittheilung des Commander *A. W. Chisholm-Batten* vom königl. britischen Schiff MARINER erstreckt sich die in beiläufig

5° 14′ 40″ S.-Breite und 39° 40′ 30″ O.-Länge,

d. i. 7 Kabeln WNW.-lich von Ras Tundauwa liegende Untiefe um etwa 1½ Kabel weiter gegen NO. als in den Karten verzeichnet. Diese Untiefe besteht aus Korallen und fällt bei Springgezeiten-Tiefwasser stellenweise trocken.

Notice to Mariners 642 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1891.

Zu berichtigen: *Seekarten:* West coast of Pemba island Nr. 1812 und Southwest coast of Pemba Island Nr. 1310. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 390.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 6

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 6. Februar 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Jonisches Meer — Küste von Albanien

25 Wassertiefe auf der Barre bei Prevesa.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. — H. N. $^{6}/_{25}$—1892.

Zufolge einer Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes POLA, k. und k. Fregatten-Capitäns *Wilhelm Mörth*, soll die Barre von Prevesa bei niederem Wasserstande $3{\cdot}_7$ m (12 Fuß), bei hohem Wasserstande bis zu $4{\cdot}_6$ m (15 Fuß) Tiefe besitzen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Prevesa strait Nr. 1591.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 365.

Ägäisches Meer — Kykladen

26 **Ankerplatz in Syra.**

149. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — H. N. $^{6}/_{26}$—1892.

Nach einer Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes Frundsberg, k. u. k. Fregatten-Capitäns *Karl Adamovich*, ist das Ankern zu Syra auf dem im Segelhandbuche für grosse Schiffe angegebenen Ankerplatze nur für ganz kurze Zeit gestattet. Als Regel gilt, dass sowohl Kriegs- als Handelsschiffe sich vierkant zu vertäuen und die Trossen auf den neuen Damm auszubringen haben. Bei kurzem Aufenthalt und gutem Wetter ankert man mit einem Anker; bei längerem Verweilen oder bei N.-lichen Winden empfiehlt es sich zwei Anker zu werfen. und zwar den B. B.-Anker gegen SW., den St. B.-Anker gegen N. In der Einfahrt des Hafens werden einlaufende Schiffe vom Lotsen erwartet. (S. H. N. $^{11}/_{68}$—1886.)

Zu vergleichen: *Seekarten:* Syra island Nr. 1542.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 82.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Nordwestküste von Borneo

27 **Fauler Grund im Canal zwischen Labuan und Kuraman.**

39. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“*; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
212. ERGÄNZUNG ZU: *„Indian Archipelago, etc. Directions“*; Nr. 79, Auflage 1889. — H. N. $^{6}/_{27}$—1892.

Ein durch Commander *A. M. Field*, vom königlich britischen Aufnahmsschiff Egeria vorgenommene Untersuchung ergab, dass die Klippen und der faule Grund S.-lich der Spitze Kiamsan sich um etwa $^{1}/_{4}$ Meile weiter in den Canal erstrecken. als mit H. N. $^{15}/_{90}$—1891 gemeldet wurde, außerdem, dass über 3 Kabeln von der NO.-Spitze der Insel Kuraman seichtes Wasser gefunden wurde.

Seefahrer werden demnach gut thun, wenn sie den Canal zwischen Labuan und Kuraman vorläufig nicht benützen.

Notice to Mariners 1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Labuan island Nr. 1844 und Barram point to Nosong point Nr. 2109. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 161; Indian Archipelago, etc. Directions; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 445.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallensee — Torres-Straße

28 Riff im Prince of Wales channel.

61. ERGÄNZUNG ZU: *„Australia Directory“*; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. 6/28—1892.

Mr. F. Jardine berichtet in beiläufig 5 Meilen W.zN.1/2N. von der Spitze Quoin auf Goode island über ein Riff mit augenscheinlich nicht mehr als 1·8 m (6 Fuß) oberhalb bei Tiefwasser passiert zu sein.

Beiläufige Lage (**P. D.**):

10° 33′ 0″ S.-Breite und 142° 4′ 30″ O.-Länge.

Bemerkung. — Bald nachdem das Riff mit S.-lichem Curse passiert war, kam die Residenz auf Thursday island S.-lich offen von Quoin point in Sicht. Seefahrer werden demnach aufmerksam gemacht, dass sie in Nachbarschaft dieses Riffes navigierend die Residenz auf Thursday island S.-lich gut offen von Quoin point behalten.

Notice to Mariners 5 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Torres strait, western channels Nr. 2375, Cape Grenville to Booby island Nr. 2354, Western approaches to Torres strait Nr. 447 und Coral sea Nr. 2764. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 439, 440.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 7

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 13. Februar 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Banda-See

29 Berichtigung des Planes von Kulewatte Harbour, Insel Damma — Serwatty-Gruppe.

15. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. — H. N. $^{7}/_{29}$—1892.

Der Plan des Hafens von Kulewatte (Insel Damma der Serwatty-Gruppe) auf der brit. Admiralitäts-Karte „Harbours and Anchorages between Bali and Timor, Nr. 935" ist irreführend, da die räumliche Ausdehnung des Hafens in Wirklichkeit bedeutend kleiner ist als auf dem Plane dargestellt. — Der Ankerplatz befindet sich unter der Peilung: Grosse Hütte nächst den Ruinen des Wachhauses (derzeit kaum sichtbar) $1^1/_2$ Kabel NO.$^3/_4$N. mit 37 m (20 Faden) Tiefe über aus feinem Sand und Korallen bestehenden Grund. — Es ist daselbst Raum für ein mit einem Anker vertäutes Schiff von ca. 1000 Tonnen Gehalt, oder für zwei solche, mit zwei Ankern vertäut.

Notice to Mariners 18 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koelewatte harbour on sheet harbours and anchorages between Bali and Timor Nr. 935. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 449.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Nordküste von Australien

30 Untiefen nordwestlich der Insel Melville.

103. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
16. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
H. N. 7/30—1892.

Commander *W. U. Moore* vom königlich britischen Aufnahmsschiff Penguin berichtet über Untiefen NW.-lich der Insel Melville wie folgt:

1.) Parry shoal, aus Korallen bestehend, erstreckt sich innerhalb der 10 Faden-Linie in O.zN.—W.zS.-licher Richtung 4 Meilen weit und hat eine Breite von ½ Meile. Die seichteste Stelle hat $9 \cdot_1$ m (5 Faden) Wasser oberhalb und befindet sich 1 Meile vom W.-lichen Ende der Untiefe in beiläufig

11° 9′ 30″ S.-Breite und 129° 39′ 30″ O.-Länge.

2.) Flinders shoal ist von kreisförmiger Gestalt, misst 1½ Meile im Durchmesser und hat durchschnittlich 11—14·5 (6—8 Faden) Wasser über dem aus Korallen bestehenden Grund. Die seichteste Stelle mit $9 \cdot_5$ m (5 Faden) Wassertiefe befindet sich in beiläufig

9° 52′ 15″ S.-Breite und 129° 17′ 0″ O.-Länge.

3.) Franklin shoal ist kreisförmig, misst 1 Meile im Durchmesser und hat Tiefen von $11—14 \cdot_5$ m (6—8 Faden) über Korallengrund. Die seichteste Stelle mit 9·1 m (5 Faden) Wasser oberhalb liegt in

9° 52′ 45″ S.-Breite und 129° 19′ 0″ O.-Länge.

4.) Blackwood shoal misst circa 6 Kabeln im Durchmesser und hat Tiefen von $14 \cdot_5—25 \cdot_5$ m (8—14 Faden) über Korallengrund. Die seichteste Stelle mit $12 \cdot_5$ m (7 Faden) Wasser oberhalb liegt in

9° 53′ 0″ S.-Breite und 129° 25′ 0″ O.-Länge.

5.) Evans shoal erstreckt sich in NNW-SSÖ.-licher Richtung 4¾ Meilen weit, hat eine Breite von 3 Meilen und Tiefen von $14 \cdot_5—29$ m (8—16 Faden). Die seichteste Stelle mit 9·1 m (5 Faden) Wasser oberhalb befindet sich 4 Kabeln vom N.-Ende in beiläufig:

9° 53′ 0″ S.-Breite und 129° 32′ 45″ O.-Länge.

Schlangen und Barsche giebt es in grosser Menge auf diesen Bänken.

Warnung! Aller Wahrscheinlichkeit nach bestehen auf oder in der Nähe des Breitenparallels der vier letzt erwähnten Untiefen, welche vermuthlich Theile eines gesunkenen Riffes sind, sowohl W.-lich von Flinders shoal, als Ö.-lich von Evans shoal noch zahlreiche andere Untiefen.

Im N. dieser Bänke besteht der Meeresgrund aus Globigerinen-Schlamm.

Bemerkung. — Der an der S.-Küste der Insel Bathurst, Ö.-lich vom Cap Fourcroy in beiläufig:

11° 47′ 50″ S.-Breite und 130° 8′ 0″ O.-Länge

befindliche 128 m (420 Fuss) hohe, kegelförmige Hügel bietet eine gute Marke für das Anlaufen der Küste.

Notice to Mariners 18 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Melville island etc. Nr. 613 (1), Eastern Archipelago Nr. 942 b, Northwest coast of Australia Nr. 475, Gulf of Carpentaria to Cape Ford Nr. 1044 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 21, 111. — Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 487.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

31 Riff nordöstlich von Tern Eiland — Innere Route.

62. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. 7/31—1892.

Laut Mittheilung des Commander *G. Pirie* vom königlich britischen Aufnahmschiff PALUMA erstreckt sich ca. 3/4 Meile NO.zN. vom Eilande Tern ein Riff, welches bei Springgezeiten-Tiefwasser stellenweise 0·9 m (3 Fuß) trocken fällt. Das äussere Ende dieses Riffes liegt unter den Peilungen:

Shadwell peak, 2 Meilen . . . . S. 70° W. (WzS. 3/4 S.)
X Riff-Bake . . . . N. 5° W. (N. 1/2 W.)

das ist in beiläufig:

10° 59′ 0″ S.-Breite und 142° 46′ 30″ O.-Länge.

Bemerkung. — Wenn man die „Remarkable Red cliffs-Spitze" bei Left hill gerade offen von der Spitze „Nr. II" in der Peilung S. 1/2 O. behält, so passiert man auf etwa 1/2 Meile seewärts des oberwähnten Riffes.

Notice to Mariners 13 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Australia, north and east coasts Nr. 2354. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 390.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 8

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 20. Februar 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

INDISCHER OCEAN

Inseln — Comoro-Gruppe

32 Untiefen im Great Western-Fahrwasser — Insel Mayotta.

12. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot"*; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
H. N. $^{8}/_{32}$—1892.

Im Great Western-Fahrwasser, Insel Mayotta, wurden folgende Untiefen aufgefunden:

1.) Eine Untiefe, die sich in NW.—SÖ.-licher Richtung $6 \cdot_5$ Kabeln weit erstreckt, $1 \cdot_5$ Kabel breit ist und $7 \cdot_8$—$9 \cdot_6$ m ($4^1/_4$—$5^1/_4$ Faden) Tiefe besitzt. Das NW.-liche Ende derselben liegt in beiläufig

12° 47′ 35″ S.-Breite und 44° 59′ 55″ O.-Länge.

2.) Eine Untiefe mit $2 \cdot_{25}$ Kabeln im Durchmesser und $7 \cdot_8$ m ($4^1/_4$ Faden) Tiefe in

12° 47′ 20″ S.-Breite und 45° 0′ 45″ O.-Länge.

3.) Eine etwa 2 Kabeln lange Untiefe mit 6 m ($3^1/_4$ Faden) Tiefe in

12° 47′ 54″ S.-Breite und 45° 0′ 40″ O.-Länge.

4.) Eine Untiefe mit $2 \cdot_{25}$ Kabeln im Durchmesser und $7 \cdot_8$ m ($4^1/_4$ Faden) Wassertiefe in

12° 48′ 50″ S.-Breite und 45° 0′ 45″ O.-Länge.

5.) Eine Untiefe in N.—S.-licher Richtung $3 \cdot_{25}$ Kabeln lang, 1 Kabel breit, mit $7 \cdot_8$ m ($4^1/_4$ Faden) Wassertiefe in beiläufig

12° 48′ 45″ S.-Breite und 45° 0′ 10″ O.-Länge.

6.) Eine Untiefe von ungefähr 1 Kabel im Durchmesser mit $7 \cdot _8$ m ($4 \frac{1}{4}$ Faden) Wassertiefe in

12° 48′ 10″ S.-Breite und 45° 0′ 50″ O.-Länge.

7.) Eine Untiefe mit $2 \cdot _{25}$ Kabeln im Durchmesser und $7 \cdot _8$ m ($4 \frac{1}{4}$ Faden) [möglicherweise auch weniger] Wassertiefe in

12° 48′ 15″ S.-Breite und 45° 0′ 35″ O.-Länge.

8.) Ein kleiner Hochgrund mit $13 \cdot _7$ m ($7 \frac{1}{2}$ Faden) Wassertiefe in

12° 49′ 45″ S.-Breite und 45° 1′ 10″ O.-Länge.

Bemerkung. — Obgleich die geringste bisher gefundene Wassertiefe im Great Western-Fahrwasser 6 m ($3 \frac{1}{4}$ Faden) beträgt, sollte dasselbe bis zur genaueren Erforschung doch nicht befahren werden. Die Leitmarke „Red mount on with Combani“, sowie die Ansicht „**A**“ sind aus den Karten zu entfernen. Die Tiefen sind auf Springgezeiten-Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 24 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mayotta island Nr. 2741, Madagascar Nr. 758 und Comoro islands Nr. 2762. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 487, 488.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Molukken-See

33 Bahia-Riff besteht nicht.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*“: 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. — H. N. $^8/_{33}$—1892.

Zufolge Mittheilung des Commander *W. U. Moore* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Penguin wurden in

1° 10′ S.-Breite und 126° 50′ O.-Länge,

das ist an der Stelle, woselbst nach Angabe der Karten Bahia-Riff liegen soll, 4627 m (2530 Faden) Wasser über dunkelgrünem Schlammgrund gefunden. Da die Lothungen in der Umgebung ein ähnliches Resultat ergaben, ist diese Untiefe mit Rücksicht auf den ferneren Umstand, dass sie gelegentlich einer durch das königl. britische Aufnahmsschiff Flying Fish im Jahre 1885 vorgenommenen Nachforschung auch nicht gefunden werden konnte, aus den Karten zu entfernen.

Notice to Mariners 23 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern Archipelago Nr. 942a, Australia Nr. 2759a, China Sea Nr. 1263 und Pacific Ocean etc. Nr. 2483 & 2683. — *Nautische Hilfsbücher:* Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 400.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Nordküste von Australien

34 Untiefen im westlichen Fahrwasser nach Port Darwin.

104. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. —
H. N. $^{8}/_{34}$—1892.

Zufolge einer Mittheilung des Commander *W. U. Moore* vom königlich britischen Aufnahmsschiff PENGUIN liegen im W.-lichen Fahrwasser nach Port Darwin die zwei kleinen in NO.—SW.-licher Richtung 9 Kabeln von einander entfernten Lorna-Untiefen mit 7·3 m (24 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser über Sand- und Muschelgrund. Zwischen denselben beträgt die Tiefe 11—16 m (6—9 Faden), und rundherum 20—22 m (11—12 Faden). Nur bei starken Winden steht Brandung auf diesen Untiefen.

Geographische Lage der NÖ.-lichen Lorna-Untiefe:

12° 20′ 55″ S.-Breite und 130° 19′ 20″ O.-Länge.

Notice to Mariners 22 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Darwin Nr. 18, Melville island etc. Nr. 613, North-west coast of Australia Nr. 475, Carpentaria gulf to cape Ford Nr. 1044 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 115.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 9

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 27. Februar 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Küste von Somal

35 Untiefen in der Ansegelung von Lawada — Tajura-Bai.

34. ERGÄNZUNG ZU: „*Gulf of Aden Pilot*"; Nr. 70, Auflage 1887. —
H. N. 9/35—1892.

Laut Mittheilung des Commander *R. F. Hoskyn* der kgl. britischen Marine liegen in der Annäherung nach Lawada (Lehadu) zwei kreisförmige aus Sand und Korallen bestehende Untiefen mit einem Durchmesser von etwa 5 Kabeln, $3{\cdot}_7$ m (2 Faden) Wasser oberhalb und 20 m (11 Faden) zwischen denselben. Sie sind in NW.—SÖ.-licher Richtung etwa 5 Kabeln von einander entfernt.

Die NW.-liche dieser Untiefen befindet sich unter den Peilungen:

Coast hill $10{\cdot}_5$ Meilen . . . . S. 46° W. (SW.$^1/_8$W).
Conical hill . . . . S. 5° W. (S.$^1/_2$W.)

das ist in beiläufig

11° 32′ 15″ N.-Breite und 43° 19′ 45″ O.-Länge.

Bemerkung. — Die Sonden in der Nähe dieser Untiefen sind unrichtig; an vielen Stellen beträgt die Wassertiefe um 8 Faden weniger als die Karten anzeigen.

Notice to Mariners 32 — Hydrographic Office, Admiralty London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Jebel Jan to Seyara Nr. 253a, Red Sea Nr. 8e und Gulf of Aden Nr. 6b. — *Nautische Hilfsbücher:* Gulf of Aden Pilot; Nr. 70, Auflage 1887, Seite 68.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Golf von Martaban

36 Abnahme der Wassertiefe im Golf von Martaban.

126. ERGÄNZUNG ZU: *„Bay of Bengal Pilot“*; Nr. 78, Auflage 1887. — H. N. $^{9}/_{36}$—1892.

Zufolge einer Mittheilung des Commander *R. F. Hoskyn* der kön. britischen Marine haben die Wassertiefen im Golfe von Martaban in der Strecke von etwa 15° bis 15° 30′ N.-Breite und 96° bis 97° O.-Länge beträchtlich abgenommen, so dass sie für Positionsbestimmungen unverwendbar sind.

Notice to Mariners 31 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Koronge island to White point Nr. 823 und Bassein river to Pulo Penang Nr. 830. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 26 & 307.

OSTASIEN

Gelbes Meer — Westküste von Korea

37 Blinde Klippen in der Ansegelung von Chemulpho.

41. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to China Sea Directory, 4. Band“*; Nr. 103, Auflage 1889. — H. N. $^{9}/_{37}$—1892.

In der S.-lichen Ansegelung von Chemulpho wurden folgende blinde Klippen aufgefunden:

1.) Eine Klippe mit 2·1 m (7 Fuß) Wasser an der O. Seite des Flying Fish channel unter den Peilungen:

O.-Ende der Insel Pirie . . . . N.¼O.
524 Fuß hoher Gipfel auf der Insel Simpson 1·9 Meile . . O.zN.½N.

das ist in beiläufig:

37° 10′ 30″ N.-Breite und 126° 11′ 30″ O.-Länge.

2.) Eine Klippe mit 3·7 m (2 Faden) Wasser NW.-lich von Pender rock unter den Peilungen:

North Watcher 1·8 Meile . . . . NO.¾N.
Gipfel der Insel Yung Hung Do . . . . S.zO.⅛O.

das ist in:

37° 18′ 15″ N.-Breite und 126° 27′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 27 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Chemulpho anchorage Nr. 1270 und Approaches to Seoul Nr. 1258. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 4. Band; Nr. 103, Auflage 1889, Seite 27 & 29.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 10

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 5. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Ostküste von Griechenland

38 Nichtbestehen einer Untiefe im Hafen von Piraeus.

Captain *C. Johnstone* vom königl. britischen Schiffe AGAMEMNON berichtet, dass im Hafen von Piraeus die unter der Peilung: „Eiserner Kamin $2._5$ Kabeln N.zO$^1/_2$O." verzeichnete Untiefe mit $5·_2$ m (17 Fuß) Wasser oberhalb nicht besteht. (Siehe H. N. $^{43}/_{187}$ — 1891.)

Notice to Mariners 33 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* The Peiraeus or port Drako Nr. 1520.
Außer Wirksamkeit zu setzen: 137. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 45. — H. N. $43/_{187}$—1891.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 11

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 12. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Sofala

39 Untiefen SW.-lich der Zavora-Mündung.

13. ERGÄNZUNG ZU: *„Africa Pilot"*; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889. —
H. N. $^{11}/_{39}$—1892.

Laut Mittheilung der Firma *Donald Currie & Comp.* soll die Untiefe, an welche der 4·2 m ($13^3/_4$ Fuß) tauchende Dampfer COURLAND anstiess (siehe H. N. $^{49}/_{217}$—1891) in beiläufig

24° 57′ S.-Breite und 34° 25′ O.-Länge

liegen.

Es ist demnach auch an dieser Stelle eine Untiefe in die Karten einzutragen.

Laut Angabe des Capitäns des Dampfers COUNTESS OF CARNARVON liegt eine felsige Untiefe mit 4.1 m ($2^1/_4$ Faden) Wasser oberhalb, an welcher die See zeitweise brandet, auf etwa 3.5 Meilen vom Ufer, unter der Peilung: Zavora-Mündung NO.zN.$^1/_8$N., das ist in beiläufig

24° 57′ S.-Breite und 34° 22′ O.-Länge.

Warnung! Da die Küste zwischen der Spitze Zavora und der Limpopo-Mündung noch nicht aufgenommen ist, so werden die Seefahrer vor zu grosser Annäherung an dieselbe gewarnt.

Notice to Mariners 52 — Hydrographic Office, Admiralty London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Delagoa bay to river Zambesi Nr. 648, Delagoa bay to cape Guardafui Nr. 597. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 3. Theil Nr. 69, Auflage 1889, Seite 196.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 12

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 19. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Kleine Antillen — Inseln unter dem Winde

40 Lage der „Inseln unter dem Winde".

233. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*": 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
H. N. 12/40—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes AURORA, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt*, ist zu entnehmen, dass die Lage der „Inseln unter dem Winde" auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 395 unrichtig angegeben ist; laut übereinstimmenden Vermessungen der niederländischen und Vereinsstaaten-Kriegsmarine liegen die nachfolgend angeführten Punkte in den nachstehenden Positionen:

1. Insel Buen Ayre.

a) Leuchtthurm von Lacre point in

12° 2′ 10″ N.-Breite und 68° 14′ 35″ W.-Länge;

b) Leuchtthurm von El Puerto in

12° 9′ 31″ N.-Breite und 68° 17′ 39″ W.-Länge.

2. Insel Little Curaçao.

Leuchtthurm in

11° 59′ 30″ N.-Breite und 68° 39′ 19″ W.-Länge.

3. Insel Curaçao.

a) Leuchtthurm von Sta. Anna Harbour in

12° 6′ 19″ N.-Breite und 68° 56′ 55″ W.-Länge;

b) North point in

12° 22′ 36″ N.-Breite und 69° 9′ 54″ W.-Länge;

c) Cañon point in

12° 2′ 18″ N.-Breite und 68° 45′ 30″ W.-Länge.

4. Insel Oruba.

a) Leuchtthurm der Spitze Cerrito Colorado in

12° 24′ 35″ N.-Breite und 69° 52′ 0″ W.-Länge;

b) Leuchtthurm von Port Caballos in

12° 31′ 5″ N.-Breite und 70° 2′ 34″ W.-Länge.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Los Roques to cabo La Vela Nr. 395.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 162—167.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Timor-See

41 **Bestehen der Corona- und D'Artagnan-Untiefen.**

106. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*“; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. 12/41—1892.

Die seinerzeit aus den Karten gelöschten Untiefen Corona und D'Artaguan sind mit Hinsicht darauf, dass kein zweifelloser Beweis für ihr Nichtbestehen erbracht werden konnte, wieder auf die Karten zu setzen.

Die Corona-Untiefe wurde im Jahre 1869 durch *Mr. W. S. Croudace*, Führer des Klippers Corona, gemeldet. Derselbe passierte am 1. October 1869 6^h p. m. über eine seichte Stelle mit deutlich sichtbarem Grund und ungefähr 18 m (10 Faden) Wasser oberhalb. Aus sofort genommenen Sternhöhen wurde folgende geographische Lage der Untiefe abgeleitet:

12° 26′ S.-Breite und 118° 40′ O.-Länge.

Die Untiefe D'Artagnan wurde durch *Monsr. Bresson*, Führer des französischen Schiffes D'Artagnan gemeldet, welcher angab am 20. Juli 1865 um $11^1/_2{}^h$ p. m. in

13° 16′ S.-Breite und 120° 38′ O.-Länge

über eine Bank mit 20 m (11 Faden) Wasser und Sandgrund, stellenweise auch weniger (9—11 m, 5—6 Faden) Wassertiefe passiert zu sein.

Notice to Mariners 60 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* North-west coast of Australia Nr. 475, Australia Nr. 2759 a, Pacific Ocean Nr. 2683 und Atlantic and Indian Oceans Nr. 2483. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 177.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

42 Näheres über die Erlangen-Untiefe — Pollard channel.

64. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. $^{12}/_{42}$—1892.

Commander *G. Pirie* vom königl. britischen Aufnahmsschiff Paluma berichtet über die im Pollard channel liegende Untiefe „Erlangen", (Siehe H. N. $^{48}/_{345}$—1890 und Hydrographic Notice Nr. 4 of the Year 1891, Seite 27, dem Segelhandbuch Nr. 97 als Anhang beigegeben) wie folgt:

Die Erlangen-Untiefe besteht aus Korallen, ist kreisförmig mit einem Durchmesser von etwa $2^3/_4$ Kabeln, der kleinsten Tiefe von $2{\cdot}_7$ m (9 Fuß) bei Springgezeiten-Tiefwasser und $3{\cdot}_7$—$4{\cdot}_3$ m (12—14 Fuß) an anderen Stellen. Sie steigt jäh aus der Tiefe an und kann bei günstiger Beleuchtung auf kurze Entfernung gesichtet werden.

Die Untiefe liegt unter den Peilungen:

Gipfel der Insel North Home $5{\cdot}_2$ Meilen . . . . S. 69° W.
Gipfel der Insel North-east Cockburn . . . . N. 23° W.

Beiläufige Lage auf der britischen Admiralitäts-Karte Nr. 2920

11° 55′ 15″ S.-Breite und
143° 19′ 0″ O.-Länge.

Bemerkung. — Das beste Fahrwasser durch den Pollard channel führt circa 3 Kabeln im SO. der Erlangen-Untiefe vorüber.

Notice to Mariners 58 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Grenville to Booby island Nr. 2354 und Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2764. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 385 & 413.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil — Columbien

43 **Untiefe in der Magdalena-Bai.**

168. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — H. N. 12/43—1892.

Der Führer des Dampfers Relay von der Süd-Amerikanischen Telegraphen-Gesellschaft theilt mit, dass sich die Bank an der W.-Seite der Spitze Magdalena um beiläufig 7·5 Kabeln weiter W.-wärts vorgeschoben hat. Ungefähr in der Mitte zwischen der 5 Faden-Linie und den Sonden 3 1/4, 3 1/2 und 3 3/4 (siehe britische Admiralitäts-Karte Nr. 2319) wurden nur 2·3, 2·7 und 3·2 m (1 1/4, 1 1/2 und 1 3/4 Faden) Wasser gefunden.

Beiläufige Lage der Magdalena-Spitze:

3° 55′ N.-Breite und 77° 21′ W.-Länge.

Notice to Mariners 62 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Buenaventura Nr. 2319, Buenaventura to cape Marzo Nr. 2258 und Verde point to Buenaventura Nr. 2257. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 445.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 13

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 26. März 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 44 Untiefe bei Snipe point. 45 Untiefe zwischen Lekskären und Salö. 46 Untiefe in der Monte Christi-Bucht. 47 Untiefe beim Cap Bowling Green. 48 Flaschenpost.

MITTELMEER

Jonisches Meer — Westküste von Griechenland

44 Ausdehnung der Untiefe bei Snipe point — Dragamesti-Bai.

27. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. — H. N. 13/44—1892.

Die Untiefe bei Snipe point dehnt sich von der Spitze in W.-licher Richtung 2 Kabeln weit aus. (Siehe Hydrographic Notice Nr. 3, Jahrgang 1891, Katalog Nr. 4a.)

Notice to Mariners 79 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Patras Nr. 1676 und Santa Maura, Ithaka etc. Nr. 203. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890, Seite 385, 387.

OSTSEE

Mündung — Kattegat

45 Untiefe zwischen Lekskären und Salö — Schwedische Küste.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Danish Pilot*"; Nr. 37, Auflage 1885. —
H. N. 13/45—1892.

Das schwedische Schiff MARGARETHA gerieth im Fahrwasser zwischen den Inseln Lekskären und Salö in beiläufig

57° 50′ 5″ N.-Breite und 11° 36′ 35″ O.-Länge

auf eine Untiefe mit 3·4 m (11 Fuß) Wasser.

Notice to Mariners 78 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hönö to Paternosters Nr. 129, The Kattegat Nr. 2114 und The Skagerrak or Sleeve Nr. 2289. — *Nautische Hilfsbücher:* Danish Pilot; Nr. 37, Auflage 1885, Seite 9.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Insel Haïti

46 Untiefe in der Monte Christi-Bucht.

165. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
H. N. 13/46—1892.

Laut Mittheilung des Führers des deutschen Dampfers SAXONIA hat derselbe im Fahrwasser der NW.-lichen Ansegelung der Monte Christi-Bucht eine Untiefe mit 2·5 m (17 Fuß) Wasser aufgefunden, welche unter den Peilungen:

Granja-Spitze	S. 72° O. (O.zS.½S.)
Mitte der Insel Monte Grande	S. 23° W. (SSW.)

das ist in beiläufig

19° 55′ 30″ N.-Breite und 71° 47′ 0″ W.-Länge

liegt.

Da diese Untiefe genau auf die empfohlene Einlaufs-Courslinie zu liegen kommt, so ist die mit „Safe Course (Grange hill E. b. S.$^{1}/_{2}$S.)“ beschriebene Linie auf der Karte zu streichen und ist mit Rücksicht darauf, dass die Bucht noch nicht vermessen wurde, beim Anlaufen derselben grosse Vorsicht zu beobachten.

Notice to Mariners 76 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Monte Christi bay, on sheet Nr. 2406, Islands and banks between San Salvador and San Domingo Nr. 1266 und Providence channels to Windward and Mona passages Nr. 393. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 237.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

47 Untiefe beim Cap Bowling Green.

65. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*“; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. $^{13}/_{47}$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *G. Pirie* vom königl. britischen Aufnahmschiffe PALUMA wurde beim Cap Bowling Green eine Sandbank aufgefunden, welche sich in NW.-SÖ.-licher Richtung circa 1·5 Meile erstreckt, etwa 1·5 Kabel breit ist und 5·5 m (3 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb hat. Das NW.-Ende dieser Bank liegt in beiläufig

19° 19′ 0″ S.-Breite und 147° 29′ 15″ O.-Länge

unter der Peilung: Bowling Green-Leuchthurm 3·4 Meilen S. 76° W. (W.zS.$^{1}/_{4}$S.), und das SO.-Ende derselben unter der Peilung: Bowling Green-Leuchtthurm 4·2 Meilen N. 84° W. (W.$^{1}/_{2}$N.).

Bemerkung. — Da die Sandbänke beim Cap Bowling Green in beständiger Bewegung sind, sollte man wenigstens 5 Meilen vom Cap abbleiben. (Siehe H. N. $^{14}/_{87}$—1891, beziehungsweise Hydrographic Notice Nr. 4 ex 1891, Seite 9.)

Notice to Mariners 66 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Whitsunday island to Magnetic island Nr. 348. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 286, 287.

Verschiedenes.

48 **Flaschenpost.**

Eine vom Bord S. M. Schiffes Saida am 7. November 1891, auf der Reise von Madeira nach Gibraltar, in beiläufig

33° 36′ N.-Breite und 9° 23′ W.-Länge

ins Meer geworfene Flasche wurde am 14. Jänner l. J. an der algerischen Küste, unweit des Caps Falcon gefischt.

Cap Falcon liegt in ganz beiläufig

35° 47′ N.-Breite und 0° 47′ W.-Länge.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 14

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 2. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Malacca-Straße

49 Untiefe ostwärts von Raja Point — Nordküste von Sumatra.

7. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to China Sea Directory 1. Band"*; Nr. 123, Auflage 1890. — H. N. 14/49 — 1892.

An der N.-Küste von Sumatra liegt Ö.-lich von Raja point in beiläufig

5° 14′ 0″ N.-Breite und 96° 31′ 15″ O.-Länge

eine Korallenbank von geringer Ausdehnung mit $7{\cdot}_6$ m (25 Fuß) Wasser unter folgenden Peilungen:

Berg Pedada	S. 42° O.
Berg Bengalang	S. 44° W.

Notice to Mariners 90 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Acheh head to Diamond point Nr. 219, Acheh head to Tyingkok bay Nr. 2760 und Bassein river to Pulo Penang Nr. 830. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 1. Band; Nr. 123, Auflage 1890, Seite 25.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Neuseeland — Südinsel

50 Änderung des Fahrwassers in der Oreti- (New) -Mündung — Foveaux-Straße.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*New Zealand Pilot*"; Nr. 99, Auflage 1891. —
H. N. $^{14}/_{50}$—1892.

Infolge Ausbreitung der Sandbank an der Mündung des Oreti (New)-river ist das Fahrwasser daselbt zu sehr eingeengt worden, um Segelschiffen bei Gegenwind das Ein- oder Auslaufen zu gestatten.

Bemerkung. — Das Hafenmeisteramt wurde aufgelöst; es blieb nur ein Mann zur Bedienung des Semaphors zurück. Man soll ja nicht versuchen ohne Lotsen einzulaufen.

Notice to Mariners 91 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Oreti (New) river, on sheet Nr. 2540. —
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* New Zealand Pilot; Nr. 99, Auflage 1891, Seite 332, 333.

OSTASIEN

Japan — Insel Kiusiu

51 Blinde Klippen bei Nagasaki.

253. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. —
H. N. $^{14}/_{51}$—1892.

In der SW.-lichen Ansegelung von Nagasaki wurden folgende blinde Klippen aufgefunden:

1.) Eine Klippe (Kayakidashi rock) mit 8·2 m (4$^1/_2$ Faden) Wasser unter den Peilungen:

Leuchthurm von Iwo sima . . . . N. 35° O.
Sotonohirase oder Tonohirase (3$^1/_2$ Kabeln) in Linie mit
Joka sima oder Yokoshima . . . . S. 58° O.

Beiläufige Lage:

32° 42′ 0″ N.-Breite und 129° 44′ 30″ O.-Länge

2.) Eine Klippe (Asazone rock) mit 6·4 m (3½ Faden) unter der Peilung Nagano sima (Nakanoshima) 11 Kabeln N. 47° O., das ist in beiläufig

32° 37′ 10″ N.-Breite und 129° 43′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners $^{88}/_{3}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nagasaki harbour Nr. 2415, Nagasaki to Karatsu Nr. 359 und Western coasts of Kiusiu and Nipon Nr. 358. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 502.

52 Nichtbestehen der Klippe nordwärts von Oo Tate.

254. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{14}/_{52}$—1892.

Nach der etwa 5 Kabeln N.-wärts von Oo Tate (Odate jima) in beiläufig

33° 2′ 0″ N.-Breite und 129° 26′ 30″ O.-Länge

auf den Karten verzeichneten Klippe „D" zwischen Wind und Wasser wurde geforscht, jedoch ohne Ergebnis.

Nachdem diese Klippe vom britischen Schiffe Sylvia im Jahre 1868 auch nicht gefunden werden konnte und die japanischen Fischer nichts um dieselbe wissen, ist sie aus den Karten zu streichen.

Notice to Mariners $^{88}/_{4}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mats sima to Atsusi no O sima Nr. 140, Korean archipelago Nr. 104, Nagasaki to Karatsu Nr. 359 und Western coasts of Kiusiu and Nipon Nr. 358. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 513.

53 Blinde Klippe ostwärts von Ko Tate.

255. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{11}/_{53}$—1892.

O.-wärts von Ko Tate wurde in beiläufig

33° 0′ 30″ N.-Breite und 129° 27′ 35″ O.-Länge

eine blinde Klippe von circa ½ Kabel Ausdehnung mit 6·4 m (3½ Faden) Wasser oberhalb aufgefunden.

Die N.-Ecke derselben liegt $3^1/_2$ Kabeln N. 63° O. von Ko Tate (Bonnet) oder Kodate jima und in der Deckpeilung der N.-Spitze dieses Eilandes und Minamize.

Notice to Mariners $^{88}/_2$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mats sima to Atsusi no O sima Nr. 140, Nagasaki to Karatsu Nr. 359 und Western coasts of Kiusiu and Nipon Nr. 358. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 513 & 514.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 15

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 9. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Westküste von Finland

54 Blinde Klippe westlich von Skutskär — Ansegelung von St. Nicolaistad.

763. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot"*; Nr. 38, Auflage 1888. —

H. N. 15/54—1892.

Im Fahrwasser nach St. Nicolaistad wurde in beiläufig

63° 14′ 0″ N.-Breite und 21° 29′ 45″ O.-Länge

eine blinde Klippe (Skutskärssten) mit 3 m (10 Fuß) Wasser aufgefunden. Selbe liegt unter der Peilung: N.-Spitze von Skutskär $2 \cdot_7$ Kabeln N. 78° O. Bei Eröffnung der diesjährigen Schiffahrt wird die Klippe an ihrer W.-Seite durch einen Pricken mit Kreuz in $7 \cdot_3$ m (24 Fuß) Wasser bezeichnet werden.

Notice to Mariners 101 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Stor fiärd to Gamla Karleby Nr. 2300.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 357.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Insel Puerto-Rico

55 Untiefe östlich der Insel Cabras.

167. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — H. N. 15/55—1892.

Die Brigg SCEPTRE hat an der O.-Küste von Puerto Rico circa 1·5 Meilen Ö.-lich von der Insel Cabras in 3·7 m (12 Fuß) Tiefe den Grund berührt. Die Untiefe ist von geringer Ausdehnung und liegt unter den Peilungen:

Spitze Arenas auf der Insel Bicque oder Crab 5 1/2 Meilen S. 8° W.
Leuchtthurm auf Cap St. Juan . . . . N. 14° W.

das ist in beiläufig

18° 12′ 30″ N.-Breite und 65° 34′ 0″ W.-Länge.

Notice to Mariners 105 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Anguilla to Puerto Rico Nr. 130 und St. Domingo to Dominica Nr. 2600. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 196.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See

56 Gefährliches Riff NW.-lich der Bampton-Riffe.

66. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. 15/56—1892.

Laut Mittheilung des Führers des Schiffes OCEAN RANGER hat derselbe auf der Fahrt von Townsville (Queensland) nach den Chesterfield-Inseln ein gefährliches Riff (Ocean Ranger-Riff) gesichtet, welches sich in SSO.-NNW.-licher Richtung 2 bis 3 Meilen erstreckte, und auf welchem heftige Brandung stand.

Nach Beobachtung liegt dieses Riff in beiläufig

18° 44′ S.-Breite und 157° 2′ O.-Länge,

das ist unter der Peilung: North Elbow (Bampton-Riffe) 84 Meilen O.zS.

Notice to Mariners 110 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2763, Pacific ocean 780 & 2683 und Atlantic and Indian oceans Nr. 2483. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band, Nr. 97, Auflage 1889, Seite 503.

Verschiedenes.

57 **Strömungen in der Caraiben-See.**

234. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883. —
67. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
H. N. 15/57—1892.

An Bord S. M. Schiffes AURORA, Commandant k. und k. Fregatten-Capitän *Gustav Thewalt*, wurden während der im Monate Jänner l. J. gemachten Reise von Curaçao nach Port Royal auf Jamaica nachfolgende Strömungen beobachtet:

1.) Zwischen Curaçao und Oruba in der Breite von 12° 15′ N. bis 12° 45′ N. bei NO.-Wind von der Stärke 4—6 WNW.-Strom 2 Meilen Stärke.

2.) NW.-lich von Oruba bis 14° 10′ N.-Breite Strom NW.zN. 1·5 Meile Stärke; Wind NO. (4—6).

3.) SO.zS. von Morant point auf Jamaica zwischen 14° 10′ und 15° 45′ N.-Breite Strom W.zS. 1 Meile Stärke; Wind NO. (4—5).

4.) In derselben Richtung zwischen 15° 45′ und 16° 50′ N.-Breite Strom WSW., 1·5 Meile Stärke; Wind ONO. (2).

5.) Zwischen { 16° 50′ N.-Breite / 74° 22′ W.-Länge } und { 17° 42′ N.-Breite / 75° 17′ W.-Länge } Strom O.zN., 3/4 Meile Stärke; Wind ONO. (1—2).

6.) Von { 17° 42′ N.-Breite / 75° 17′ W.-Länge } bis 20 Meilen O. von Morant point Strom N. 1/2 Meile Stärke; Wind ONO. (1—2).

7.) Zwischen Morant point und 20 Meilen O. von derselben verschiedene Strömungen, welche in letzterem Punkte mit starker (1 3/4 Meilen) NO. Strömung beginnend, in Geschwindigkeit und Richtung oft wechselten und einem größeren Stromwirbel zwischen Jamaica und Haïti anzugehören schienen. Der Wind war auf dieser Strecke sehr flau aus dem ersten Quadranten oft durch Windstillen unterbrochen.

Bemerkung. — Die Stromstärke ist in Meilen per Stunde ausgedrückt.

Zu vergleichen: *Seekarten:* West India Islands and Caribbean Sea Nr. 762.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 1. Band Nr. 55, Auflage 1883, Seite 13. — West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite XXIX.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 16

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 16. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Jonisches Meer — Südküste von Griechenland

58 Bemerkungen über die Bucht von Kapsali — Insel Cerigo.

151. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — H. N. $^{16}/_{58}$—1892.

Dem Navigations-Schlussberichte für das Jahr 1891 des k. und k. Commandos S.M.Schiffes NAUTILUS (Commandant Fregatten-Capitän *Max Rottauscher von Malata*) ist bezüglich des Ankerplatzes in der Bucht von Kapsali auf der Insel Cerigo Folgendes zu entnehmen:

„Bei einem am 1. November v. J. bei Cap Matapan ausgebrochenen NO.-Sturme wurde die Kapsali-Bucht auf Cerigo angelaufen, weil dieselbe guten Schutz gegen die zur Winterszeit nicht seltenen NO.-Stürme gewähren sollte. Es stellte sich jedoch heraus, dass die genannte Bucht bei solchen Stürmen nur ganz dicht (50 m) unter dem Leuchtfeuer Schutz gewährt, während im übrigen Theile der Bucht der äußerst böige Wind von den Höhen direct auf die See herniederschlägt, eine dichte Sprühsee erzeugend. Dieses fast senkrechte Herunterschlagen des Windes wurde auch dicht in Lee der W.-Küste von Cerigo gelegentlich des Anlaufens der Kapsali-Bucht beobachtet, weshalb auch diese Küste keinen Schutz gegen solche NO.-Stürme bietet.

Während dieses in der Kapsali-Bucht abgerittenen Sturmes riss bei einem Gierschlage die Kette des Bb.-Ankers."

Zu vergleichen: *Seekarten:* Venetico to cape Malea Nr. 1685.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 16.

Syrische See — Südküste von Kleinasien

59 **Bemerkungen über Rhodus.**

152. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
H. N. $^{16}/_{59}$—1892.

Dem Navigations-Schlussberichte für das Jahr 1891 des k. und k. Commandos S. M. Schiffes Nautilus (Commandant Fregatten-Capitän *Max Kottauscher von Malata)* ist bezüglich der Ankerplätze auf der Rhede von Rhodus und in der Trianda-Bucht Folgendes zu entnehmen:

Die Rhede von Rhodus bietet zur Winterszeit einen sehr ungünstigen Ankerplatz infolge des gänzlich mangelnden Schutzes gegen Wind und Seegang aus dem 1. und 2. Quadranten, wie nicht minder wegen der großen Tiefen und des unverlässlichen Ankergrundes. Selbst bei NW.-Winden findet man nur dicht unter dem Leuchtthurm von St. Elmo einigen Schutz.

Bei SO.- und O.-Winden kann die Trianda-Bucht mit Vortheil als Ankerplatz benützt werden, doch ist zur Winterszeit erhöhte Vorsicht geboten, da in dieser Jahreszeit ein plötzliches Umspringen des Windes nach NW. keine Seltenheit ist und dieser Wind einen gewaltigen Seegang erzeugt. Ein solches plötzliches Umspringen des Windes von OSO. nach WNW. trat am 11. November 1891 ein und zwang das Schiff sofort in See zu gehen. Am selben Tage befand sich auch der Dampfer Venus des österreichischen Lloyd auf der Rhede von Rhodus vor Anker und riss demselben beim erwähnten Umspringen des Windes die Kette, so dass er gleichfalls schleunigst in See gehen musste. Der ursprünglich als WNW. eingesetzte Wind ging allmählich in NW. über und wuchs Tags darauf — wie in Erfahrung gebracht wurde — zur Sturmesstärke an. Während dieser Zeit befand sich Nautilus in Marmarice, woselbst vom Unwetter gar nichts verspürt wurde, wiewohl die Entfernung zwischen beiden Orten nur circa 25 Meilen beträgt.

Im „Mediterranean Pilot, 4. Band, Nr. 5, Auflage 1882“ sollte wohl auf Seite 110, 5. Zeile von oben statt: „north-eastward“ lauten **„eastward“**, da die Wahrscheinlichkeit fern liegen dürfte, dass die Trianda-Bucht auch bei NO.-Wind einen gesicherten Ankerplatz bietet.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Rhodes island Nr. 1667.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 109 & 110.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 17

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 23. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Kleine Antillen — Caraiben-Inseln

60 Ausdehnung der Bank südwestlich von Grenada.

169. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
H. N. $^{17}/_{60}$—1892.

Nach Mittheilung des Commodore *L. A. Beaumont* von der königl. britischen Übungs-Escadre liegt die SW.-Ecke (100 Faden-Linie) der in SW.z.W.-licher Richtung von Grenada sich erstreckenden Bank unter der Peilung „Saline point 21 Meilen NO.$^1/_2$O.", das ist in beiläufig

11° 47′ N.-Breite und 62° 5′ W.-Länge.

Von dieser etwas abgerundeten, circa 2 Meilen breiten Ecke nimmt die Bank an Breite zu und erreicht die 100 Faden-Linie beiderseits, wie in der Karte angegeben; die Tiefen nehmen von 42 auf 29 m (23—16 Faden) ab, wie in den Karten verzeichnet ist.

Notice to Mariners $^{128}/_2$ — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Trinidad island to Los Roques Nr. 394, Guadeloupe to Trinitad Nr. 956 und West India islands and Caribbean sea Nr. 762. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 10.

61 Nichtbestehen der Bank nordöstlich von St. Lucia.

170. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. —
H. N. 17/61—1892.

Laut Mittheilung des Commodore *L. A. Beaumont* von der königl. britischen Übungs-Escadre durchquerten die Schiffe ACTIVE, RUBY und VOLAGE bei günstiger Witterung die NÖ.-lich von St. Lucia auf den Karten verzeichnete ausgedehnte Bank mit 10—27 Faden Tiefe. Da hiebei mit 80 Faden Ausstich der Lothleine der Grund nicht erreicht wurde, überdies keinerlei Anzeichen von seichtem Wasser zu beobachten waren, so ist die Bank von den Karten entfernt worden.

Berichtigung. — Im Supplement to West India Pilot Nr. 113, Auflage 1891, Seite 17 ist der letzte, auf Seite 18 der erste Absatz mit Hinweis auf diese Hydrographische Nachricht zu streichen.

Notice to Mariners 125/1 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Guadeloupe to Trinidad Nr. 956 und West India islands and Caribbean sea Nr. 762. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 46.

WESTKÜSTE VON AFRIKA

Nordafrika — Küste von Senegambien

62 Ausbreitung der Untiefe bei Dog island point — Gambia-Fluss.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*Africa Pilot*"; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890. —
H. N. 17/62—1892.

Laut Mittheilung des Commander *A. J. Loane* vom königl. britischen Schiff THRUSH hat sich die S.-wärts von Dog island point liegende Untiefe derart ausgebreitet, dass ihre SW.-Ecke mit 2 m (7 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb nunmehr unter den Peilungen:

Dog island point 1·4 Meile	N.½O.
Fort James	O.¾S.

das ist in beiläufig

13° 20′ 30″ N.-Breite und 16° 30′ 40″ W.-Länge

liegt. Von dieser Ecke streicht die aus Fels und Schlamm bestehende Untiefe N.-wärts gegen Dog island point und erstreckt sich in O.z.S.-licher Richtung mit 1·5—7·3 m (5—24 Fuß) Tiefen circa 1 Meile weit.

Notice to Mariners 130 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Gambia entrance Nr. 608 und Cap Verde to cape Roxo Nr. 599. — *Nautische Hilfsbücher:* Africa Pilot; 1. Theil Nr. 61, Auflage 1890, Seite 195.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

63 Bemerkungen über die Magellan-Strasse.

170. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot"*; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — H. N. 17/63—1892.

Im Nachstehenden gelangt der Bericht des Commandanten S. M. Schiffes Fasana, k. und k. Fregatten-Capitäns *Friedrich Schweisgut* über gelegentlich der Fahrt durch die Magellan-Strasse und in den patagonischen Canälen gesammelten Wahrnehmungen zur Veröffentlichung:

1.) **Segelanweisung für das Anlaufen der Magellan-Strasse von O.** Von O. kommend ist manchmal weder die Feuerlandsküste, noch jene des Festlandes N.-lich der First Narrows vor deren Anthun zu sichten und ist dann das Einlaufen in die Enge, der Bänke wegen, sehr unangenehm. Für diesen Fall giebt der Lotse *Howard* nachstehende gute, von ihm stets, auch bei günstigem Wetter benützte Directionspeilung an. „Wenn das Auge vom Cap Possession aus das Ufer gegen W. verfolgt, findet es zuerst eine dem genannten Cap ähnliche Höhe, der sich im weiteren Verlaufe zwei niedere, jedoch vom Hinterlande sich gut abhebende langgestreckte Hügel anreihen. Der östliche und niederere derselben entspricht den beiden in der Karte Nr. 1336 eingezeichneten kleinen Erhebungen; der westliche höhere ist der in der Karte Nr. 1336 in

52° 13′ 12″ S.-Breite und 69° 4′ 42″ W.-Länge

eingezeichnete Hügel; dieser dient als Marke und ist daher stets im Auge zu behalten. (Der leichteren Orientierung halber wäre es zweckmässig ihn zu benennen, zum Beispiel Howard hill.)

Wenn dieser Hügel NO.¼O. gepeilt wird, ist zu wenden und in der Peilungslinie gegen die First Narrows zu steuern. So wie dann die vorne liegende Küste in Sicht kommt (dies wird in erster Linie das gut kenntliche Cap Orange und Direction hill, letzterer von den eventuell gleichzeitig in Sicht kommenden Hügeln der höchste und nördlichste sein), soll die Position des Schiffes bestimmt werden, wobei einige Lothungen wesentlich unterstützen, und ist darnach der infolge etwaiger Strömung eingetretenen seitlichen Versetzung durch entsprechende Berichtigung des Curses Rechnung zu tragen.

S. M. Schiff Fasana lief unter den geschilderten Verhältnissen in die Strasse ein und wäre bei Unkenntnis dieser Marke gezwungen gewesen, eine Besserung der Witterung vor Anker abzuwarten.

Die Marke ist bei einer O.-Fahrt ebensogut dienlich.

Von W. kommend, sichtet man am Horizonte zuerst Cap Possession, unmittelbar darauf links davon die nächste fast gleiche Höhe. Wenn man nun etwa die doppelte Entfernung dieser beiden Punkte nach links aufträgt, gelangt man zur Stelle des Ö.-lichen Hügels, der gleich dem links davon liegenden Howard hill bald darnach über dem Horizonte erscheint. Gegen Howard hill ist nun zu steuern, sobald er in der Mitte der beiden „Narrow-Ufer" gesichtet wird.

Noch vor dem Sichten des Cap Possession erscheint bedeutend weiter links der vom Howard hill 2 Meilen NW.-lich gelegene Berg über dem Horizonte; es kann daher beim Insichtkommen dieses Berges auf einen rechts desselben gedachten Punkt (wo der Howard hill später erscheinen muß) losgesteuert werden."

2.) Der W.-lich des Caps Virgins gelegene Cliff hill ist sehr undeutlich und schwer zu erkennen.

3.) Die beiden zur Kennzeichnung der Narrow-Bank dienenden Bojen wurden nicht gesehen. (Siehe K. f. S. $^{16}/_{427}$—1890.)

4.) Bei Niedrigwasser sind alle Bänke ausserhalb der First Narrows und dicht an denselben trocken.

5.) Delgada point ist an den weißen, gegen O. von weitem wie Zelte aussehenden Lagerhäusern der Niederlassung leicht zu erkennen.

6.) An der Feuerlandsküste der First Narrows befindet sich ein Haus, das ein gutes Peilungsobject abgibt. Dasselbe steht, soweit seine Position im Vorüberfahren durch viermaliges Einschneiden bestimmt werden konnte, in

52° 29′ 6″ S.-Breite und 69° 27′ 9″ W.-Länge.

7.) Angle hill ist ein sehr gutes Peilungsobject. (Siehe Segelhandbuch Seite 57.)

8.) Etwa $^1/_2$ Meile SW. von Mendez point (First Narrows) liegt im Ebbeterrain am Strande eine Kegelboje. Der Farbe nach scheint dieselbe mit jener von der Triton-Bank vertriebenen identisch zu sein, jedoch konnte an der Boje keine Kugel bemerkt werden.

9.) Baxa point kam über der nächst der 27 Faden-Sonde (Sandgrund) gelegenen Spitze, somit weiter innen, als nach der Karte zu vermuthen war, in Sicht; auch ist die Bake weiter landeinwärts aufgestellt, als die Seekarte Nr. 1336 angibt.

10.) Sharp hill am S.-Ufer der Second Narrows ist sehr schwer kenntlich, somit kein gutes Peilobject. (Siehe Segelhandbuch Seite 59, 2. Zeile von unten.)

11.) Innerhalb der beiden Engen wurde eine wahrscheinlich durch äussere magnetische Einflüsse verursachte Unverlässlichkeit der Rose constatiert. Es sind daher Positionsbestimmungen mit dem Compass in diesem Theile der Magellan-Strasse nicht durchführbar. (Siehe Segelhandbuch Seite 64.)

12.) Etwa 6 Meilen N.-lich der Bake auf Sandy point befindet sich eine Dampfsägemühle.

13.) Die Boje bei Sandy point shoal ist eine *rothe Kegel*boje mit *Stange* und *weißer Kugel*.

Sandy point (Punta Arenas).

14.) Die in der Karte eingezeichnete, seinerzeit für Kohlenbeförderung im Betrieb gewesene Tramwaystrecke ist zerstört und aufgelassen.

15.) Das im Segelhandbuch Seite 70 angegebene, auf dem Rücken hinter der Ansiedlung stehende Kreuz ist ein einfach hölzernes ohne Anstrich und

befindet sich 5·5 Kabeln N. ³/₈ W. vom Kreuze des Friedhofes ober dem NW.-lichen der beiden nächst der Lookont-Spitze liegenden hölzernen Häuser. Dieses Kreuz kann keineswegs als Peilungsobject dienen, da es nur schwer auffindbar ist und seine Existenz, bar jeder Aufsicht, von zweifelhafter Dauer ist. Das Kreuz des Friedhofes befindet sich in dessen Mitte, ist ebenfalls aus Holz, hoch und ohne Anstrich und leicht zu verwechseln mit dem bedeutend besser sichtbaren, weiß angestrichenen, abseits stehenden, aus einer Maststenge angefertigten Kreuze des Grabdenkmales der verunglückten Schiffsangehörigen des britischen Kriegsschiffes Doterel.

16.) Das im Plane Nr. 545 eingezeichnete Blockhaus ist von Bord aus von den übrigen Gebäuden der Ansiedlung nicht zu unterscheiden und daher keine Peilungsmarke; somit ist auch die im Segelhandbuch Seite 71 angegebene Peilung nicht mehr verwendbar.

17.) Auf dem außerordentlich leicht in Erschütterungen gerathenden Sandboden wird die Beobachtung correspondierender Höhen oft vereitelt, da schon das Vorüberlaufen eines Hundes in circa 50 m Entfernung genügt, um das Quecksilber des künstlichen Horizontes in starke Schwingungen zu versetzen. Es ist dieserhalben angezeigt, den Beobachtungsort außerhalb der Niederlassung zu wählen.

Fortescue Bay.

18.) Die Wigwam-Insel hängt bei Niederwasser an ihrem NW.-Ende mit dem Festlande zusammen. Der im Plane Nr. 547 an der Südspitze der genannten Insel eingezeichnete Kelp zieht sich längs ganzen O.-Seite der Insel fort.

Long reach.

19.) Auf der 590 Fuß hohen Bergspitze des Cap Notch befindet sich eine Steinpyramide; ebenso trägt der Chamberlain peak in der Arathoon bay eine Steinpyramide auf seiner Spitze. (Karte 887.)

Smith channel.

20.) Laut Segelhandbuch Seite 155 soll die Evans-Gruppe eine weißliche Farbe haben, ist jedoch ebenso grün und bewaldet, wie die übrige Landschaft.

21.) Zwischen der Moore und Pascoe Bay auf der Carrington-Insel befinden sich zwei auf der Karte Nr. 23 nicht eingezeichnete Einbuchtungen.

22.) Nach den gemachten Zeit- und Geschwindigkeits-Aufschreibungen muss der ober Columbine cove gelegene Theil der Newton-Insel zu gross, die ganze Carrington-Insel hingegen zu kurz eingezeichnet sein.

23.) Die N.-lich der Lecky retreat, Insel Piazzi in beiläufig 51° 42′ S.-Breite gelegene Bucht hat in ihrer Einfahrt eine in der Karte nicht verzeichnete Insel vorgelagert, zwischen welcher und der N.-Seite der Einfahrt eine Klippe liegt.

24.) Der von den Ufern der Insel Piazzi und der Halbinsel Staines gebildete Theil des Sarmiento-Canales ist in der Karte Nr. 23 unrichtig eingetragen. Die W.-lich der genannten Halbinsel befindlichen Inseln stimmen weder an Zahl, Form, noch Position mit der Wirklichkeit überein. An dem

N.-lichen Theil der O.-Küste von Piazzi konnten außer der an der N.-Spitze dieser Insel liegenden Somerset-Gruppe keine Inseln gesichtet werden.

25.) Die Küste zwischen Puerto Bueno und den Göschen-Inseln scheint zu gross gezeichnet zu sein, da das Schiff eine Strecke von 13 Meilen nach der Karte bei 7·2 Meilen Geschwindigkeit und leichtem Gegenstrom in einer Stunde zurücklegte.

26.) Die am N.-Ende des Sarmiento-Canales in beiläufig

50° 49′ 20″ S.-Breite und 74° 21′ 0″ W.-Länge

in der Karte Nr. 23 verzeichnete Klippe (P. D.) scheint nicht zu bestehen, da keinerlei Anzeichen einer Untiefe in jener Gegend beobachtet wurden.

Wide channel.

27.) Einige Meilen S.-lich des Penguin inlet wurden treibende Eisschollen angetroffen, welche von einem in die genannte Bucht mündenden Gletscher herstammten, der dieselbe trotz der Sommerszeit fast gänzlich mit Eis füllte.

28.) Die gegenseitige Lage der Antrim- und Ringdove-inlets ist in der Karte Nr. 24 ungenau gezeichnet; letzteres befindet sich ersterem gegenüber etwas nördlicher.

29.) Ungefähr N. von der Mason-Insel am N.-lichen Ausgange des Wide-Canales befindet auf der Insel Saumarez eine weithin sichtbare Erdabrutschung, die einem von S. kommenden Schiffe als Richtungsmarke für die Fahrt im Canale, sowie zur leichteren Auffindung der vom hohen Hinterlande sich nicht abhebenden Mason-Insel dienen kann.

Icy reach.

30.) Die SO.-Küste der Saumarez-Insel zwischen Arthur Bluff und Bold head scheint zu gross gezeichnet zu sein.

31.) Der in ungefähr 49° 32′ S.-Breite am O.-Rande des Falcon inlet gezeichnete Gletscher mündet in die genannte Bucht und vereist dieselbe fast gänzlich. Das im Icy channel und Charteris pass in grosser Menge vorgefundene Treibeis rührte von diesem Gletscher her. Der Eyre Sound war eisfrei.

Indian reach.

32.) Die S.-lich der South rocks (Karte 560) liegende Boje wurde nicht vorgefunden; sie scheint vertrieben zu sein und dürfte mit einer nächst Graves point gesehenen, in der Karte nicht verzeichneten Boje identisch sein.

33.) Die Bake auf Vaudreuil rock ist sehr schlecht sichtbar; sie besteht aus einem *rothen* Eisengerüst und trägt eine *weiße* Kugel.

Englisch narrows.

34.) Die mit (2—3) bezeichnete Untiefe (Memphis) auf Karte Nr. 85 (siehe H. N. $^{18}/_{138}$—1890) konnte nicht wahrgenommen werden, während die Stelle der Ö.-lich davon liegenden Klippe durch Kelp und Seestille gut kenntlich war.

Messier channel.

35.) Die von S. M. Schiff FASANA im Jahre 1890 gemeldete Inselgruppe W.-lich der Zealous-Insel (siehe H. N. $^{20}/_{153}$—1890) konnte trotz klarer Witterung nicht gesichtet werden. Das Ufer dieser Insel tritt in Form eines mehreremale durchbrochenen Hügelrückens hervor und dürfte damals als Inselgruppe angesehen worden sein.

36.) Die Küstenconfiguration vom Island harbour bis zur Tarn bay ist an beiden Seiten des Canales in der Karte Nr. 24 ungenau eingezeichnet.

37.) In der Nähe der SW.-lich von der Insel Alert mit den Sonden „7 und 10 Faden" gekennzeichneten Stelle, das ist in beiläufig

47° 57′ 30″ S.-Breite und 74° 42′ 18″ W.-Länge

wurden mit dem Thomson-Apparat 66½ Faden, kein Grund, gelothet.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Nr. 1336, 1337, 545, 547, 887, 23, 24, 560, 85.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 50.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 18

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. April 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTSEE

Bothnischer Busen — Westküste von Finland

64 Untiefen Veli Matala gekennzeichnet.

421. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
H. N. $^{18}/_{64}$—1892.

Die Steinuntiefe Veli Matala mit $5 \cdot_2$ m (17 Fuß) Wasser oberhalb wurde durch einen im oberen Theile *roth*, im unteren *weiß* angestrichenen Pricken mit *abwärts gerichtetem Besen* und *schwarzer Kugel* auf der seichtesten Stelle, welche sich an der W.-Seite der Untiefe in beiläufig

64° 16′ 20″ N.-Breite und 23° 37′ 0″ O.-Länge

befindet, gekennzeichnet. Auf derselben Untiefe wurde 4 Kabeln O.zS.$^3/_8$S. von der seichtesten Stelle ein zweiter Pricken, oben *weiß* unten *roth* errichtet.

Die $1 \cdot_7$ Kabel ausgedehnte Untiefe Nya Veli Matala mit $1 \cdot_8$ m (6 Fuß) wurde an ihrer N.-Seite in

64° 16′ 35″ N.-Breite und 23° 38′ 35″ O.-Länge

durch einen *weißen* Pricken mit *weißer Flagge* bezeichnet.

Notice to Mariners 141 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gamla Karleby to Tauvö Nr. 2301 und Gulf of Bothnia Nr. 2252. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 362.

OSTASIEN

Östliches Meer — Südostküste von China

65 Bemerkung über die Yangtse Kiang-Mündung.

3. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to China Sea Directory, 3. Band*"; Nr. 125,
Auflage 1891. — H. N. 18/65—1892.

Die britische Admiralitäts-Karte „Entrance to the Yangtse Kiang Nr. 1602" wurde nach einer unlängst durch den Küsten-Inspector *Mr. Bisbee* vorgenommenen Aufnahme berichtigt; die Karten Nr. 1480 und 1199 hingegen werden nicht berichtigt, da die Veränderungen allzu rasch vor sich gehen.

Notice to Mariners 136 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 3. Band; Nr. 125, Auflage 1891, Seite 86 & 87.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 19

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola den 7. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTASIEN

Japan — Insel Yezo

66 Blinde Klippe an der Südostküste der Halbinsel Nemoro.

256. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. 19/266—1892.

Laut Mittheilung des Führers *John Will* des japanischen Dampfers Tsukushi maru hat derselbe beim Anlaufen des Ankerplatzes von Habomai an der SO.-Küste der Halbinsel Nemoro unter folgenden Peilungen den Grund berührt:

Sukiushi saki . . . . N. 64° W.
S.-Ende von Isomoshiri-jima . . . . N. 41° O.

Der Tiefgang des Dampfers betrug zur Zeit des Auffahrens 5·2 m (17 Fuß), die geringste gelothete Wassertiefe 5·5 m (18 Fuß).

Beiläufige Lage:

43° 18′ 30″ N.-Breite und 145° 44′ 0″ O.-Länge.

Nachrichten für Seefahrer 16/807 — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.
Notice to Mariners 509 — Hydrographic Office, Tokio 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Yezo island etc. Nr. 452.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 593.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 20

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 14. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

INDISCHER OCEAN

Inseln — Seychellen-Gruppe

67 Seichtes Wasser am Westrande der Seychellen-Bank.

1. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean*"; Nr. 66, Auflage 1891. — H. N. $^{20}/_{67}$—1892.

Aus einer unlängst durch Commander *Smyth* vom königl. britischen Aufnahmsschiffe Stork vorgenommenen Untersuchung der Seychellen-Bank geht hervor, dass ein fast ununterbrochener Streifen mehr oder minder seichten Wassers sich von Bird island gegen die W.-Ecke der Bank erstreckt.

Da hierselbst außer den bereits bekannten noch zahlreiche andere gefährliche Untiefen bestehen dürften, sollten Schiffe die Seychellen-Bank nicht N.-lich des Parallels von 5° S.-Breite kreuzen.

Notice to Mariners 157 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Seychelles group Nr. 721.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean; Nr. 66, Auflage 1891, Seite 329—331.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 21

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 21. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Timor-See — Nordwestküste von Australien

68 Untiefen in der Sunday-Strasse — King Sound.

108. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. $^{21}/_{68}$—1892.

In der Sunday-Straße wurden nächst des Fahrwassers folgende Untiefen aufgefunden:

1.) Eine Untiefe mit 3·7 m (2 Faden) Wasser oberhalb und 22—37 m (12—20 Faden) knapp N.-wärts davon, liegt unter der Peilung: W.-Ende der Insel East Roe $1^1/_4$ Meile S. 2° O. in beiläufig

16° 20′ 15″ S.-Breite und 123° 13′ 0″ O.-Länge.

2.) Eine Untiefe von geringer Ausdehnung mit gefährlich seichtem Wasser liegt in der Fahrstraße unter der Peilung: Tree islet 2·5 Meilen S. 85° O. in beiläufig

16° 22′ 15″ S.-Breite und 123° 16′ 30″ O.-Länge. **(P. D.)**

3.) Das NW.-lich von Long island liegende Amur-Riff, welches bei Tiefwasser $4{\cdot}_6$ m (15 Fuß) trocken fällt, erstreckt sich in N.z O.—S.zW.-licher Richtung beinahe 3 Meilen weit, und ist circa $1^1/_2$ Meilen breit.

Beiläufige Lage des N.-Endes:

16° 29′ 30″ S.-Breite und 123° 18′ 0″ O.-Länge.

Notice to Mariners 168 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hall point to cape Bertholet Nr. 1052, Buccaneer archipelago to Bedout island Nr. 1048, Cape Ford to Buccaneer archipelago Nr. 1047 und Australia, northwest coast Nr. 475. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 165, 172.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 92. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. $^{18}/_{108}$—1891.

OSTASIEN

Japan — Insel Nipon

69 Schiffahrtshindernisse im Hafen und in der Ansegelung des Hafens von Goza.

257. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{21}/_{69}$—1892.

Aus einem von der japanischen Regierung herausgegebenen Plane des an der S.-Küste der Insel Nipon gelegenen Hafens von Goza ist zu ersehen, dass in diesem Hafen und in dessen Ansegelung mehrere Schiffahrtshindernisse (Klippen) bestehen, welche auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 994 nicht verzeichnet sind.

Es ist demnach auf die erwähnte Karte folgende Bemerkung zu setzen: „Many uncharted dangers in Goza harbour."

Seewärts des Outer Reef, unter Peilung Kami Sima 3 Kabeln N. 63° O. wurde eine Klippe mit $4{\cdot}_6$ m (15 Fuß) Wasser aufgefunden.

Beiläufige Lage von Kami Sima:

34° 11′ 50″ N.-Breite und 136° 48′ 30″ O.-Länge.

Bemerkung. — Seefahrer werden aufmerksam gemacht diesen Schifffahrtshindernissen außerhalb des Hafens guten Seeraum zu geben und das Einlaufen in den Hafen ohne Lotsen zu unterlassen.

Notice to Mariners 164 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mura and Goza harbours Nr. 994, Owasi bai to Takamatsu no saki Nr. 952 und Kii channels to Tokyo (Yedo) Nr. 996. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 278—280.

Japan — Insel Yezo

70 Blinde Klippe an der Südostküste der Halbinsel Nemoro.

258. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. 21/70—1892.

Der Führer des japanischen Dampfers Tsukushi maru berichtet, dass sein Schiff im Oktober 1891, beim Anlaufen des Ankerplatzes von Habomai an der SO.-Küste der Halbinsel Nemoro unter der Peilung: SW.-Ende von Isomoshiri jima 1·4 Meile N. 57° O. den Grund berührt hat. Der Tiefgang des Dampfers betrug zur Zeit des Aufstossens, das mit der B. B.-Seite des Schiffes erfolgte, 5·2 m (17 Fuß) und dürfte die Untiefe, da an St. B. im Momente des Aufstossens 8·2 m (4½ Faden) Tiefe gelothet wurde, eine spitze Klippe sein.

Die unter ungünstigen Verhältnissen vorgenommene Untersuchung ergab eine Minimaltiefe von 5·2 m, doch dürfte daselbst auch seichteres Wasser bestehen.

Beiläufige geographische Lage der Klippe:

43° 19′ N.-Breite und 145° 45′ O.-Länge.

Notice to Mariners 167 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Go Yo Mai channel, on sheet of plans Nr. 1268, Yezo island Nr. 452 und Kuril islands Nr. 2405. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 593.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 256. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. 19/68—1890.

Verschiedenes.

71 Flaschenpost.

Eine vom Bord S. M. Schiffes SAIDA am 11. März 1891, auf der Fahrt von Sydney nach Auckland, in beiläufig

40° 18′ S.-Breite und 157° 39′ O.-Länge

bei frischem NO.-Wind ins Meer geworfene Flasche wurde am 10. Februar l. J. an der O.-Küste von Australien, in beiläufig 28° 4′ S.-Breite aufgefunden.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 22

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 28. Mai 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

ATLANTISCHER OCEAN

Südatlantisches Meer — Falklands-Inseln

72 Ausbreitung einer Untiefe bei Speedwell Island — Falkland Sound.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
H. N. $^{22}/_{72}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *W. M. Lang* vom königl. britischen Schiff CLEOPATRA, erstreckt sich die in beiläufig

52° 7′ 10″ S.-Breite und 59° 44′ 0″ W.-Länge,

beim NO.-Ende der Insel Speedwell befindliche Untiefe um etwa $1{\cdot}_5$ Kabel weiter NO.-wärts als auf der Karte angegeben.

Die Tiefe daselbst beträgt $3{\cdot}_7$ m (2 Faden) über weißem Sandgrund.

Notice to Mariners 181 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Falkland islands Nr. 1354 a. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 331.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Ostküste

73 Untiefe im Hafen von Saõ Francisco aufgefunden.

11. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — H. N. $^{22}/_{73}$—1892.

Durch das kaiserlich deutsche Kriegsschiff LEIPZIG wurde beim Ankern im Hafen von Saõ Francisco, eine Untiefe mit $6{\cdot}_5$ m ($3^1/_2$ Faden) Wasser aufgefunden; die Mitte derselben liegt $2^2/_3$ Kabeln WNW. von der Spitze Cross und $3^1/_4$ Kabeln NW.zN. von der Spitze Pedras. Die Untiefe erstreckt sich circa 1 Kabel in der Richtung NO.zO.—SW.zW. und ist von 7—9 m (4—5 Faden) Wasser umgeben.

Nachrichten für Seefahrer $^{15}/_{758}$ — Hydrographisches Amt, Berlin 1892.
Notice to Mariners 178 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Entrance to the river Saõ Francisco, with plan of Saõ Francisco island Nr. 550. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 151.

La Plata-Staaten — Feuerland

74 Untiefe an der Südwestseite der Insel Gable — Beagle channel.

172. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — H. N. $^{22}/_{74}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *W. M. Lang* vom königl. britischen Schiff CLEOPATRA erstreckt sich an der SW.-Seite der Insel Gable eine aus schwarzem Schlamm bestehende Untiefe mit $4{\cdot}_6$ m (15 Fuß) Wasser oberhalb circa $3{\cdot}_5$ Kabeln seewärts, und liegt das äußere Ende derselben in beiläufig

54° 55′ 20″ S.-Breite und 67° 33′ 0″ W.-Länge.

Notice to Mariners 183 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Tierra del Fuego, south-east part Nr. 1373 und Magellan strait Nr. 551. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 24.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

75 Bemerkungen über Corral und Valdivia.

173. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*“; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — H. N. $^{22}/_{75}$—1892.

Commander *C. T. Turner* vom königl. britischen Schiffe NYMPHE berichtet über die Häfen von Corral und Valdivia, wie folgt:

1.) Die circa 1 Kabel von der Spitze Laurel (Port Corral) auf der Karte verzeichnete blinde Klippe mit 4·1 m ($2^1/_4$ Faden) Wasser oberhalb besteht nicht, ist demnach von der Karte zu entfernen.

2.) Die Bank Tres Hermanas hat sich in NW.-licher Richtung um circa 1 Kabel ausgebreitet. Der W.-Rand dieser Bank ist gegenwärtig durch *zwei* Pricken mit *weissen Körben*, 2·4 m (8 Fuß) über Hochwasser ragend, markiert. Dieselben liegen unter den Peilungen: Dammkopf zu Port Corral $4^3/_4$ Kabeln W.zS.$^7/_8$S., beziehungsweise Dammkopf zu Port Corral 4 Kabeln W.$^3/_4$S.

3.) Die auf dem Hafenplane von Corral ersichtlichen 3 Vertäubojen wurden eingezogen, dagegen liegen 2 Bojen auf circa 1 Kabel vom Fort aus, welche zur Heckvertäuung der Schiffe dienen.

4.) Das **feste rothe** Feuer auf dem Dammkopfe zu Corral (siehe K. f. S. $^{32}/_{973}$—1890) befindet sich in 5 m (16 Fuß) Höhe über Hochwasser.

5.) Etwa 1 Kabel SW.-lich von der Spitze Laurel ist eine circa 50 m lange Anlegebrücke vorhanden; dieselbe wird hauptsächlich von den Localdampfern benützt und befindet sich in schlechtem Zustande.

Bemerkung. — Das Fahrwasser im Valdivia-Flusse ist nur durch kleine Leitmarken an den Ufern bezeichnet, welche den Veränderungen des Flussbettes entsprechend versetzt werden.

Notice to Mariners 185 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port of Valdivia and approaches, with plan of port Corral Nr. 1318. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 268, 269. — South America Light List; Nr. 157, Auflage 1892, das Leuchtfeuer Nr. 104.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 152. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*“; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — K. f. S. $^{32}/_{973}$—1890.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 23

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 4. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Neufundland — Südküste

76 Untiefe in der Ravenel-Bai — Insel St. Pierre.

9. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. — H. N. $^{23}/_{76}$—1892.

Der Führer des Dampfers MACKAY BENNETT, von der *Commercial Cable Company,* hat in der Einfahrt der Ravenel-Bai eine Untiefe mit 5·5 m (18 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb aufgefunden. Dieselbe ist von geringer Ausdehnung und liegt unter der Peilung: Klippe bei Diamant point 7·5 Kabeln W.zS. in beiläufig:

46° 44′ 50″ N.-Breite und 56° 12′ 10″ W.-Länge.

Notice to Mariners 195 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Miquelon islands Nr. 303 und Burin harbour to Devil bay Nr. 893. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 84.

Südostküste von Neuschottland

77 **Lothung auf der Browns-Bank.**

79. ERGÄNZUNG ZU: *„Nova Scotia and Bay of Fundy Directions"*; Nr. 50, Auflage 1885. — H. N. $^{23}/_{77}$—1892.

Mr. O'Brien, Master des Schoners M. S. Ayer, hat auf der Browns-Bank in beiläufig 42° 47′ N.-Breite und 66° 12′ W.-Länge 25·5 (14 Faden) gelothet.

Notice to Mariners 193 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Halifax to the Delaware Nr. 2670, North Atlantic Route Chart Nr. 2058 und North Atlantic ocean Nr. 2059 & 2060b. — *Nautische Hilfsbücher:* Nova Scotia etc. Directions; Nr. 50, Auflage 1885, Seite 7.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Küste von Uruguay

78 **Untiefe östlich vom Cap Polonio.**

12. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot"*; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — H. N. $^{23}/_{78}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *F. Rodgers* vom Vereinstaaten-Schiff Philadelphia wurde 18 Meilen O.zN. vom Cap Polonio in beiläufig 34° 20′ S.-Breite und 53° 26′ W.-Länge stark entfärbtes Wasser angetroffen. Die Lothung ergab 14·5 m (8 Faden) Wassertiefe, doch mag daselbst auch seichteres Wasser bestehen.

Notice to Mariners 190 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sta. Catharina island to Rio de la Plata Nr. 2522 und South Atlantic ocean Nr. 2202b. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 176.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Neuseeland — Südinsel

79 Untiefe in der Hafeneinfahrt von Awarua.

8. ERGÄNZUNG ZU: „*New Zealand Pilot*"; Nr. 99, Auflage 1891. —
H. N. $^{23}/_{79}$—1892.

In der SÖ.-lichen Ansegelung des Hafens von Awarua (Bluff) ist unter der Peilung: Leuchtthurm von Dog island $1^1/_8$ Meile SW.zW., in beiläufig

46° 39′ 0″ S.-Breite und 168° 27′ 30″ O.-Länge

eine felsige Untiefe mit $5{\cdot}_2$ m (17 Fuß) Wasser oberhalb aufgefunden worden.

Notice to Mariners 194 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Awarua or Bluff harbour Nr. 2540 und Foveaux strait and South island Nr. 2553.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* New Zealand Pilot; Nr. 99, Auflage 1891, Seite 327.

OSTASIEN

Japan — Inlandsee

80 Klippe südwärts von Tomo — Bingo Nada.

259. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. —
H. N. $^{23}/_{80}$—1892.

Durch den japanischen Dampfer Kinsen Maru ist etwa $1^1/_4$ Meile S.zW.$^1/_2$W. von Tomo am N.-Ufer des Bingo Nada in beiläufig

34° 21′ 50″ N.-Breite und 133° 22′ 5″ O.-Länge

eine bei Tiefwasser $0{\cdot}_9$ m (3 Fuß) trocken fallende Klippe aufgefunden worden. Dieselbe ist den Fischern der Umgebung wohl bekannt.

Notice to Mariners 191 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Seto Uchi or Inland sea Nr. 2875. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 402.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 24

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegsmarine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 11. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTINDISCHE GEWÄSSER

Große Antillen — Insel Cuba

81 **Untiefe südlich von der Xagua-Bank.**

171. ERGÄNZUNG ZU: „*West India Pilot*"; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887. — H. N. 24/81 — 1892.

Etwa 9 Meilen S-wärts von der Xagua-Bank ist eine blinde Klippe, die in beträchtlicher Ausdehnung von seichtem Wasser umgeben ist, aufgefunden worden. Die Wassertiefe auf der die Klippe umgebenden Bank beträgt $7 \cdot_3$—$12 \cdot_8$m (4—7 Faden).

Geographische Lage **(P. D.)**

21° 27′ N-Breite und 80° 39′ W-Länge.

Notice to Mariners 205 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten*: Cuba Nr. 2579, West India islands and Caribbean sea Nr. 761 und Gulf of Mexico Nr. 392. — *Nautische Hilfsbücher:* West India Pilot; 2. Band Nr. 56, Auflage 1887, Seite 400.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Sulu-Gruppe

82 Berichtigte Lage der Insel Tonkil

Die Ostspitze der Insel Tonkil liegt in

6° 3′ 30″ N-Breite und 121° 56′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 201 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Philippine islands Nr. 943.

OSTASIEN

Südliches Meer — Südküste von China

83 Untiefe bei Quarry point — Hongkong.

13. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“;* 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. —
H. N. 24/83—1892.

Laut Mittheilung des Commander *W. U. Moore* vom königl. britischen Aufnahmsschiffe Penguin liegt eine Untiefe N-lich von Quarry point im Fahrwasser der Ö-lichen Ansegelung des Hafens von Hongkong. Dieselbe erstreckt sich $2 \cdot_5$ Kabeln in NzW—SzÖ-licher Richtung, ist 3/4 Kabel breit und hat $9 \cdot_1$ m (5 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser über Sand- und Muschelgrund; die Wassertiefe in der Umgebung beträgt 11—$14 \cdot_6$ m (6—8 Faden). Das N-Ende der Untiefe liegt unter den Peilungen

Quarry point 5 Kabeln . . . . SzO.
Quarry . . . . SWzW.

Die Wassertiefe zwischen Lyemun pass und der Halbinsel Kaulung hat etwas abgenommen.

Notice to Mariners 209 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hongkong Nr. 1466 und Approaches to Hongkong Nr. 1180. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 142.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Nördlicher Theil — Peru

84 **Blinde Klippe bei der Spitze Pariña.**

174. ERGÄNZUNG ZU· „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. — H. N. $^{24}/_{84}$—1892.

Laut Bekanntgabe des Herrn *H. W. C. Tweddle* in Talara besteht circa 5 Kabeln NW-lich vom Ende des Riffes bei Pariña point eine blinde Klippe, auf welcher bei schwerem Wetter Brandung steht (siehe K. f. S. $^{32}/_{972}$—1890).

Beiläufige Lage:

4° 40′ 0″ N-Breite und 81° 19′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 206 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Port Paita to Ayangui point Nr. 1813. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 418.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 25

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 18. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte-Staaten — New-Jersey

85 Tiefe im Delaware-Flusse.

769. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*"; Nr. 51, Auflage 1882. — H. N. $^{25}/_{85}$— 1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes AURORA, k. und k. Fregatten-Capitäns *Gustav Thewalt* ist zu entnehmen, daß im Delaware-Flusse Schiffe mit $7 \cdot_9$ m (26 Fuß) Tiefgang bis Philadelphia gelangen können; auf der Barre unterhalb vom Fort Mifflin, wo laut der britischen Admiralitätskarte Nr. 2564 $4 \cdot_6$ m ($2^1/_2$ Faden) Wasser sein sollen, sind in Wirklichkeit bei niedrigem Wasserstande $6 \cdot_7$ m (22 Fuß) Tiefe zu finden.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Delaware river Nr. 2564.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* East coast of the United States Directions Nr. 51, Auflage 1882, Seite 142.

WESTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Südlicher Theil — Chile

86 Untiefe östlich vom Cap Aitui — Corcovado-Golf.

175. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot"*; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. —
H. N. $^{25}/_{86}$ — 1892.

Im N-lichen Theile des Corcovado Golfes ist eine mit Seetang bestandene Untiefe von beträchtlicher Ausdehnung aufgefunden worden. Dieselbe liegt unter den Peilungen:

Spitze Centinela . . . . S
Cap Aitui . . . . N89°W

in ungefähr

42° 48 S-Breite und 73° 19′ W-Länge.

An dieser Stelle sind 16·5 m (9 Faden) gelothet worden, doch dürfte daselbst auch seichteres Wasser vorkommen. (Siehe H. N. $^{35}/_{286}$ — 1889 und Hydrographic Notice Nr. 2, Jahrgang 1890, relating to South America Pilot, 2 Theil, Nr. 111, Auflage 1886.)

Notice to Mariners 216 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Guaytecas islands to cape St. Antonio Nr. 1289. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 246.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 26

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 25. Juni 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Kykladen

87 Lage der Insel Thermia.

153. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“*; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
H. N. $^{26}/_{87}$—1892.

Einem Berichte des k. und k. Linienschiffs-Capitäns *August von Almstein*, Commandanten S. M. Schiffes RADETZKY zufolge ist die relative Lage der Insel Thermia auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 2836 unrichtig angegeben. Wiederholte Winkelmessungen und Peilungen ergaben, dass diese Insel um circa 2.5 Meilen SÖ-licher liegt, als die erwähnte Karte anzeigt.

Warnung! — In Anbetracht der geringen Genauigkeit der Positionsbestimmungen vom fahrenden Schiffe aus wird den Seefahrern beim Passieren dieser Inselgruppe — insbesondere zur Nachtzeit — erhöhte Vorsicht anempfohlen.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Mediterranean Archipelago Nr. 2836 a.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 74.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

88 Segelanweisung für den Golf von Smyrna.

154. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. —
H. N. $^{26}/_{88}$ — 1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Nautilus, k. und k. Fregatten-Capitäns *Max Rottauscher von Malata* ist folgende Segelanweisung für den Golf von Smyrna zu entnehmen:

„Schiffe, die bei stärkerem S-lichen Winde in Smyrna einlaufen wollen, sollen sich nicht nahe unter Land bei den Two Brothers halten und ja nicht dortselbst ankern, weil N-lich vom genannten Berge sehr heftige Böen auftreten."

Zu vergleichen: *Seekarten:* Gulf of Smyrna Nr. 1523.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 199.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

89 Abnahme der Wassertiefe auf Parthia shoal — Burrard Inlet.

27. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
H. N. $^{26}/_{89}$ — 1892.

Laut Berichtes des königl. britischen Staff Commander *J. G. Boulton* hat die Wassertiefe auf der Bank Parthia (Siehe H. N. $^{47}/_{840}$ — 1890 und Hydrographic Notice Nr. 2 of 1891, relating to British Columbia Pilot, Seite 10) von $7 \cdot_3$ m (4 Faden) auf $6 \cdot_4$ m ($3^1/_2$ Faden) abgenommen. Die Bank erstreckt sich etwa $3^1/_4$ Kabeln weit in OSO-WNW-licher Richtung und ist durchschnittlich 1 Kabel breit. Ihre O-Ecke liegt unter den Peilungen:

O-Ende von Brockton point $2^1/_2$ Kabeln	SOzS$^1/_2$S
Moodyville saw mill	O$^3/_8$N

Bemerkung. — Tieftauchende Schiffe sollen in der Nachbarschaft dieser Bank vorsichtig manövrieren.

Notice to Mariners 224 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Fraser river and Burrard inlet Nr. 1922. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 139.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 27

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 2. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Küste von Rumelien

90 Nichtbestehen der Untiefe bei der Spitze Panomi — Golf von Saloniki.

Nach einer Mittheilung des Linienschiffs-Capitäns *Touchard*, Commandanten des französischen Schiffes IPHIGÉNIE, konnte die vom Führer des österreichisch-ungarischen Lloyddampfers URANO, Capitän *Walluschnig* gemeldete Untiefe bei Panomi point (siehe H. N. $^{8}/_{33}$ — 1890) nicht aufgefunden werden. An der Stelle, wo sich nach Angabe des genannten Lloyd-Capitäns die Untiefe befinden sollte, sind 46 m (25 Faden) gelothet worden. Da überdies auch in der Umgebung keine Anzeichen seichten Wassers entdeckt werden konnten, so ist anzunehmen, dass sich die Bank Urano nicht an der angegebenen Stelle befinde.

Avis aux Navigateurs $^{90}/_{330}$ — Service Hydrographic de la Marine, Paris 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Archipelago Nr. 2836b und Mediterranean Sea Nr. 2158b.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 117. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 276. — H. N. $^{3}/_{33}$—1890.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Schottland — Hebriden

91 Blinde Klippe bei Causameal — Monach Sound.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr 27, Auflage 1885. — H. N. $^{27}/_{91}$—1892.

Im Monach sound ist W-lich vom Eilande Causameal eine blinde Klippe mit 1·8 m (6 Fuß) Wasser oberhalb aufgefunden worden, an welcher die See bei schwerem Wetter brandet.

Die Klippe liegt unter der Peilung: 25 Fuß hoher Gipfel von Causameal $2^3/_4$ Kabeln $OzN^1/_4N$ in ungefähr **(P. D.)**

57° 35′ 55″ N-Breite und 7° 36′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners $^{229}/_1$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Monach and Haskeir islands Nr. 2805, Scotland, west coast Nr. 2635 und Barra head to Scarpa island Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 81.

92 Blinde Klippe bei Jane Tower — Harris Sound.

18. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — H. N. $^{27}/_{92}$—1892.

Im Harris sound ist NW-lich von Jane Tower eine blinde Klippe mit wahrscheinlich weniger als 1·8 m (6 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser aufgefunden worden. Sie liegt nahe dem Fahrwasser unter den Peilungen:

Äußere Bake auf Obb point . . . . $NzO^3/_4O$
Jane Tower $^3/_4$ Kabel . . . . $OzS^1/_2S$

in ungefähr **(P. D.)**

57° 45′ 45″ N-Breite und 7° 2′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners $^{229}/_2$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sound of Harris Nr. 2642 und Barra head to Scarpa island Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 60.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 28

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 9. Juli 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

La Plata-Staaten — Küste von Argentina

93 Fährlichkeiten östlich vom Cap Virgins — Osteinfahrt der Magellan-Straße.

13. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
177. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886. —
H. N. $^{28}/_{93}$ — 1892.

Da auf Grund der über das Vorhandensein verschiedener Fährlichkeiten im O des Caps Virgins bei der britischen Admiralität eingelaufenen Meldungen (siehe H. N. $^{42}/_{293}$—1886 und $^{13}/_{59}$—1888) weder das Bestehen dieser Fährlichkeiten, noch ihr Nichtbestehen zweifellos constatiert werden konnte, so wurde als Warnung für die Seefahrer folgende Bemerkung auf die betreffenden Karten der britischen Admiralität gesetzt: „The entrance to Magellan strait should be approached with great care. The velocity of the tidal streams, the variability of their direction off cape Virgins, and the absence of good objects with which to fix the ship, make the determination of position, and the steering an intended course, very uncertain."

Notice to Mariners 242 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cape Virgins to the First Narrows Nr. 1336, Cape Three points to Magellan strait Nr. 1284 und Magellan strait Nr. 554.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot, 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 298; South America Pilot; 2. Theil Nr. 111, Auflage 1886, Seite 49.

OSTASIEN

Gelbes Meer — Westküste von Korea

94 Blinde Klippen in Chemulpho.

42. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to China Sea Directory, 4. Band“*; Nr. 103, Auflage 1889. — H. N. 28/94—1892.

In Chemulpho sind folgende Klippen aufgefunden worden:

1.) Eine bei Tiefwasser $0{\cdot}_6$ m (2 Fuß) trocken fallende Klippe unter den Peilungen:

South Watcher $1{\cdot}_1$ Meile	N 65° O
Yung Hung Do clump (500 Fuß hoch)	S 5° O

in

37° 18′ 20″ N-Breite und 126° 27′ 30″ O-Länge.

2.) Eine Klippe mit $3{\cdot}_7$ m (2 Faden) Wassertiefe unter der Peilung: Mitte von So Wolmi (Observation island) $2{\cdot}_2$ Meilen N 48° O.

3.) Eine Klippe mit $6{\cdot}_4$ m ($3^1/_2$ Faden) Wassertiefe unter der Peilung: Gipfel des Eilandes Muttchi $6{\cdot}_5$ Kabeln N 2° W.

4.) Eine Klippe mit $2{\cdot}_7$ m ($1^1/_2$ Faden) Wassertiefe unter der Peilung: Gipfel des Eilandes Muttchi 3 Kabeln N 70° W.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 239 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approaches to Chemulpho, with plan of anchorage Nr. 1270 und Approaches to Séoul Nr. 1258. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 4. Band: Nr. 103, Auflage 1889, Seite 29, 31.

Japan — Inlandsee

95 Riff östlich von Tomo harbour — Bingo Nada.

261. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory“*; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. 28/95—1892.

Laut Mittheilung der japanischen Regierung liegt etwa $3{\cdot}_5$ Meilen Ö-lich von Tomo harbour, N-Ufer des Bingo Nada ein „Nadaishi“ genanntes Riff. Es erstreckt sich innerhalb der Zweifaden-Linie circa 30 m in O-W-licher Richtung, ist 18 m breit und hat eine kleinste Tiefe von $0{\cdot}_7$ m ($2^1/_2$ Fuß) bei Springgezeiten-Tiefwasser. Das Riff ist von tiefem Wasser umgeben, nur die N- und S-Ränder verlaufen auf einige Entfernung seicht. Das Riff liegt unter den Peilungen:

Mitte von Hakama $1^1/_4$ Meile	S 27° O
S-Ende von Senswi sima	S 88° W

in ungefähr

34° 22′ 45″ N-Breite und 133° 26′ 50″ O-Länge.

Notice to Mariners 244 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Seto Uchi or Inland sea Nr. 2875. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 402.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Mittelamerika — Mexico

96 Untiefe bei der Spitze Peresil — Mazatlan.

271. ERGÄNZUNG ZU: *„North Pacific Directory"*; Nr. 93, Auflage 1886. —
H. N. $^{28}/_{96}$—1892.

In der NW-lichen Ansegelung des Hafens von Mazatlan liegt unter der Peilung: Peresil point $^{1}/_{2}$ Meile O$^{7}/_{8}$S in ungefähr

(P. D.) 23° 12′ 15″ N-Breite und 106° 28′ 16″ W-Länge

eine gegen Land zu von tieferem Wasser umgebene Untiefe, an welcher sich die See schon bei mässigem Wetter bricht.

Die Blossom rock kennzeichnende Warnboje besteht nicht (siehe H. N. $^{30}/_{13}$—1878).

Auf Pala point ist 1 Kabel SzO$^{1}/_{2}$O von der Signalstation, in 45 m (150 Fuß) Höhe über der See, ein Fort erbaut worden.

Notice to Mariners 246 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mazatlan harbour, on sheet Nr. 1876. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 121.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 29

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 16. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

INDISCHER OCEAN

Inseln — Seychellen-Gruppe

97 Nichtbestehen der Mellow-Klippe und zweier Untiefen bei Chimney rocks.

2. ERGÄNZUNG ZU: *„Islands in the Southern Indian Ocean Direction"*; Nr. 66.
Auflage 1891. — H. N. $^{29}/_{97}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten vom königl. britischen Aufnahmsschiffe STORK, Commanders *M. H. Smyth* besteht die ungefähr 10 Meilen NÖ-lich von Praslin island in

4° 11′ 15″ S-Breite und 55° 51′ 0″ O-Länge

auf den Karten verzeichnete Klippe Mellow nicht.

Derselben Quelle ist zu entnehmen, dass die beiden mit **D** bezeichneten Untiefen, die $1 \cdot _5$ Meile NÖ-lich beziehungsweise Ö-lich von Chimney rocks liegen sollen, auch nicht bestehen.

Geographische Lage der Chimney-Klippen:

4° 27′ 45″ S-Breite und 55° 52′ 15″ O-Länge.

Notice to Mariners 252 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mahé island and approaches Nr. 1072, Seychelles group Nr. 721 und Indian ocean Nr. 748b. — *Nautische Hilfsbücher:* Islands in the Southern Indian Ocean Directions; Nr. 66, Auflage 1891, Seite 344, 345.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

98 Blinde Klippen in der Moreton-Bai.

68. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. 29/98—1892.

Laut Bekanntgabe der Regierung von Queensland bestehen folgende blinde Klippen in der Moreton Bai:

1.) Otter rock, mit 1·5 m (5 Fuß) Wassertiefe unter der Peilung: Trigonometrischer Punkt (△) auf Woody point 8¼ Kabeln NzW½W. Eine *roth* und *schwarz* angestrichene *Klapp*boje in

27° 16′ 30″ S-Breite und 153° 8′ 10″ O-Länge

bezeichnet die O-Ecke dieser Klippe.

2.) Garnet rock, mit 1·5 m (5 Fuß) Wassertiefe, unter der Peilung: SO-Ende der Spitze Red Cliff 5 Kabeln NW¾N. Eine *roth* und *schwarz* angestrichene *Klapp*boje in

27° 14′ 40″ S-Breite und 153° 8′ 35″ O-Länge

markiert die NO-Ecke dieser Klippe.

3.) Eine Klippe mit 0·9 m (3 Fuß) Wassertiefe unter der Peilung: North reef-Bake 7¾ Kabeln NzO¼O in

27° 12′ 10″ S-Breite und 153° 8′ 40″ O-Länge.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 251 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Moreton bay Nr. 1670b und Danger point to cape Moreton Nr. 1029. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 135.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 30

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 23. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

ATLANTISCHER OCEAN

Südatlantisches Meer

99 Eisberge in 46° Südbreite und 36° Westlänge.

14. ERGÄNZUNG ZU: *„South America Pilot“*; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
H. N. $^{30}/_{99}$—1892.

Der Führer des britischen Schiffes CROMDALE berichtet, dass er im April 1892 in 46° S-Breite und 36° W-Länge vielen Eisbergen von enormer Größe begegnet ist.

In den letzten 70 Jahren sind in diesem Gebiete von Zeit zu Zeit sehr große Eismassen beobachtet worden.

Notice to Mariners 279 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Admiralty Ice chart of the Southern Hemisphere Nr. 1241.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 3.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Schottland — Hebriden

100 Nähere Angaben über die blinde Klippe bei Causameal — Monach Sound.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — H. N. $^{80}/_{100}$ - 1892.

Die W-lich von Causameal gefundene blinde Klippe (siehe H. N. $^{27}/_{91}$—1892) erstreckt sich nach Angabe des Captain *F. C. P. Vereker* vom königlich britischen Vermessungsschiffe RESEARCH in N—S-licher Richtung 1 Kabel weit und ist $0 \cdot_5$ Kabel breit.

Die seichteste Stelle mit 3 m (10 Fuß) liegt unter der Peilung: „25 Fuß hoher Gipfel von Causameal $2^1/_4$ Kabeln ONO" in

57° 35′ 55″ N-Breite und 7° 36′ 0″ W-Länge.

Es ist wahrscheinlich, dass die See bei schwerem Wetter auf der Klippe brandet.

Notice to Mariners $^{275}/_{1}$ — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* Monach and Haskeir islands Nr. 2805 und Barra head to Scarpa island Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coast of Scotland Directions; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 81.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 17. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — H. N. $^{27}/_{91}$—1892.

101 Nichtbestehen der blinden Klippe beim Eilande Jane Tower — Harris Sound.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — H. N. $^{80}/_{101}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *F. C. P. Vereker* vom königlich britischen Vermessungsschiffe RESEARCH besteht die mit H. N. $^{27}/_{92}$—1892 gemeldete blinde Klippe nicht, hingegen erstreckt sich das seichte Wasser NW-lich vom Eilande Jane Tower weiter als es die Karte anzeigt. In der Peilung: „Jane Tower-Eiland $^2/_3$ Kabel S 72° 0" sind nur $2 \cdot_7$ m (9 Fuß) Tiefe zu finden. Man soll deshalb diesem Eilande guten Seeraum geben.

Jane Tower-Eiland liegt in

57° 45′ 45″ N-Breite und 7° 2′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 275/2 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sound of Harris Nr. 2642 und Barra head to Scarpa sland Nr. 2474. — *Nautische Hilfsbücher:* West coast of Scotland Directions; 1 Theil Nr. 27, Auflage 1885, Seite 60.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 18. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coast of Scotland Directions*"; 1. Theil Nr. 27, Auflage 1885. — H. N. 27/92—1892.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Neufundland — Südküste

102 Untiefe bei Seal Rocks — Miquelon-Inseln.

10. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. — H. N. 30/102—1892.

W-lich von der Insel Great Miquelon ist unter der Peilung: „Seal rocks 2 Meilen SW" eine gefährliche Untiefe mit $3 \cdot_7$ m (2 Faden) Wasser darüber aufgefunden worden.

Geographische Lage:

47° 3′ 20″ N-Breite und 56° 29′ 0″ W-Länge.

Warnung! Seefahrer sollen die Passage zwischen den Seal rocks und der Insel Great Miquelon einstweilen nicht benützen.

Notice to Mariners 278 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Miquelon islands on sheet Nr. 303, Burin harbour to Devil bay Nr. 893, Newfoundland Nr. 232a, Gulf of St. Lawrence Nr. 2516, St. John's to Halifax Nr. 2666. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 91.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Sofala

103 Untiefe in der Mündung des Pungue-Flusses.

3. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Africa Pilot, 3. Theil“*; Nr. 115, Auflage 1890. — H. N. $^{30}/_{103}$—1892.

Nach Mittheilung des Commanders *F. Finnis* vom königlich britischen Schiffe SWALLOW liegt im Fahrwasser der Mündung des Pungue-Flusses eine aus Sand und Schlamm bestehende Untiefe mit 2·4 m (8 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb in den Peilungen:

Spitze Chiveve . . . . N$^{1}/_{2}$O
Spitze Massique, 2·2 Meilen . . . . NW$^{1}/_{2}$N

Geographische Lage:

19° 54′ 0″ S-Breite und 34° 51′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 265 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* River Pungue Nr. 1003, Delagoa bay to river Zambesi Nr. 648. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Africa Pilot, 3. Theil; Nr. 115, Auflage 1890, Seite 5.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Celebes-See

104 Untiefe in der Darvel-Bai — Nordostküste von Borneo.

21. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the Eastern Archipelago“*; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. — H. N. $^{30}/_{104}$—1892.

Laut Mittheilung des Commanders *A. M. Field* vom königlich britischen Vermessungsschiffe EGERIA wurde am N-Ufer der Darvel-Bai eine Korallen-Untiefe mit 4·3 m (14 Fuß) Wasser aufgefunden. Sie ist in OSO—WNW-licher Richtung bei 3 Kabeln lang und liegt unter den Peilungen:

W-licher Gipfel von Pulo Gaya . . . . S 11° O
Shoal point auf der Halbinsel Darvel, 13 Meilen . . . . N 79° W

in ungefähr

4° 54′ 30′ N-Breite und 118° 40′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 272 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sulu Archipelago Nr. 2576 und China sea Nr. 2660b & 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 184.

Ostindischer Archipel — Sulu- (Mindoro-) See

105 Untiefe östlich von der Insel Ursula — Südostküste der Insel Paláwan.

41. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
H. N. $^{30}/_{105}$—1892.

Am 9. Februar 1892 ist die britische Barke ARGYLL an einer im O der Insel Ursula liegenden Untiefe gescheitert.

Laut Mittheilung des Commandanten des königlich spanischen Schiffes MARIVELES liegt diese gefährliche, Argyll shoal benannte Untiefe unter der Peilung: „Insel Ursula 5 Meilen N 70° W", das ist in ungefähr

8° 18′ 30 N-Breite und 117° 35′ 0″ O-Länge.

Warnung! Da dieser Theil der Sulu-See noch nicht genau vermessen ist, wird den Seeleuten beim Befahren desselben Vorsicht anempfohlen.

Notice to Mariners 268 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Paláwan island Nr. 967 und China sea Nr. 2660 b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 282.

Chinesisches Meer

106 Seichte Stellen auf der Macclesfield Bank.

42. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
14. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884 —
H. N. $^{30}/_{106}$—1892.

Eine durch Commander *W. U. Moore* vom königlich britischen Vermessungsschiffe PENGUIN vorgenommene Untersuchung des W-Randes der Macclesfield-Bank ergab, dass dortselbst viele Stellen seichter sind als die Karten angeben. Aus der Revisions-Aufnahme, die 95 Meilen des W-Randes der Bank umfasste, ist zu ersehen, dass dieser Rand im Durchschnitte 3 Meilen breit ist, und dass die Tiefen zwischen 11—60 m (6—33 Faden) variiren. Die geringste Tiefe, die in der Lagune gefunden wurde, beträgt $9{\cdot}_1$ m (5 Faden).

Bis zum Erscheinen einer Neuauflage der Karte sind folgende seichte Stellen vorzumerken:

1. Cathay shoal (siehe H. N. $^{48}/_{208}$—1891) in ungefähr

15° 54′ 0″ N-Breite und 113° 58′ 15″ O-Länge.

Dieselbe ist in N—S-licher Richtung 9 Kabeln lang und 8 Kabeln breit; die seichteste Stelle mit $12{\cdot}_8$ m (7 Faden) wurde in der Mitte der Untiefe gefunden.

2.) Walker shoal, in der Lagune des Atolls, ist kreisförmig mit einem Durchmesser von $^3/_4$ Meile. Die seichteste Stelle mit $9{\cdot}_1$ m (5 Faden) befindet sich in der Mitte der Untiefe in

15° 55′ 0″ N-Breite und 114° 28′ 15″ O-Länge,

im übrigen wechselt die Tiefe zwischen $12{\cdot}_8$ und $14{\cdot}_6$ m (7 und 8 Faden).

3.) Oliver shoal in

16° 4′ 15″ N-Breite und 114° 29′ 15″ O-Länge.

Dieselbe ist nur oberflächlich untersucht und hiebei eine Tiefe von 11 m (6 Faden) gelothet worden, doch mag daselbst auch seichteres Wasser bestehen.

Bemerkung. — Es wird den Seefahrern anempfohlen die Macclesfield-Bank nicht zu kreuzen, sondern zwischen ihr und dem Bombay-Riffe zu passieren (siehe H. N. $^{52}/_{227}$—1891).

Notice to Mariners 269 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Macclesfield bank Nr. 270 und China sea Nr. 2661a & b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 108; China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 35.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 35. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — 8. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. — H. N. $^{48}/_{208}$—1891.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Königin Charlotte-Inseln

107 Klippe im Houston Stewart channel.

28. ERGÄNZUNG ZU: *British Columbia Pilot*“; Nr. 108, Auflage 1889. —
H. N. $^{30}/_{107}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *E. Rooke* vom königlich britischen Schiffe Champion liegt im Fahrwasser des Houston Stewart channel, so ziemlich in der Mitte zwischen den Inseln Ross und Ellen die gefährliche Quadra-Klippe, worauf der Regierungsdampfer Quadra am 14. Mai l. J. aufgestoßen ist. Dieselbe erstreckt sich in der Richtung NO—SW $0{\cdot}_6$ Kabel weit, ist $0{\cdot}_3$ Kabel breit und hat an den beiden Enden die kleinste Tiefe von $1{\cdot}_8$ m (6 Fuß), während an den übrigen Stellen $3{\cdot}_7$—$4{\cdot}_3$ m (12—14 Fuß) Tiefe zu finden ist.

Die von 9—11 m (5—6 Faden) tiefem Wasser umgebene Klippe ist selbst bei Hochwasser zu sehen; bei Stillwasser ist sie durch Kelp markiert, bei Flutstrom aber durch Kabbelung und Sturzseen. Die Springflut erreicht 5 m (16 Fuß) Höhe.

Das SW-Ende der Klippe liegt unter den Peilungen:

Hornby point $5^1/_4$ Kabeln . . . . SzW$^3/_4$W
S-Ende von Ross island . . . . W$^3/_4$N (N-lich)

in ungefähr

52° 8′ 45″ N-Breite und 131° 6′ 30″ W-Länge.

Bemerkung. — Die Aufmerksamkeit der Seefahrer wird auf den Umstand gelenkt, dass der auf der Karte Nr. 2168 ersichtliche Plan des Houston Stewart channel einer à la vue-Aufnahme entspringt. — Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 274 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Houston Stewart channel Nr. 2168, Cape Caution to port Simpson Nr. 1923b und Queen Charlotte Islands Nr. 2430. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1889, Seite 488.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 31

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 30. Juli 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Südostküste von Neuschottland

108 Abnahme der Wassertiefe auf Portuguese und Rock Head shoals — Halifax.

81. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia etc.*"; Nr. 50, Auflage 1885. — H. N. $^{31}/_{108}$ — 1892.

Staff Commander *W. Tooker* von der königlich britischen Marine berichtet folgende seichte Stellen auf den in der Hafeneinfahrt von Halifax liegenden Untiefen Portuguese und Rock Head aufgefunden zu haben:

1.) Eine Tiefe von 9·6 m (5¼ Faden) auf der SW-Seite des Hochgrundes Portuguese, wo früher 11 m (6 Faden) zu finden waren, unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf Chebucto head, 2·2 Meilen . . . . . . SSW (S-lich)
Camperdown-Flaggenstock . . . . SWzW⅝W

in ungefähr

44° 32′ 0″ N-Breite und 63° 29′ 40″ W-Länge.

2.) Eine Tiefe von 6·4 m (3½ Faden) auf dem N-lichen Theile von Rock Head shoal, wo 4½ Faden verzeichnet sind, unter den Peilungen:

Camperdown-Flaggenstock, 3 Meilen . . . . SW⅞W
W-Ende des Eilandes Thrumcap . . . . NWzN¾N

in ungefähr

44° 32′ 55″ N-Breite und 63° 28′ 50″ W-Länge.

Bemerkung. — Auf die Lage der Bojen im Hafen von Halifax soll man sich nicht verlassen. — Die Wassertiefen wurden auf Springgezeiten-Tiefwasser bezogen.

Notice to Mariners 290 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Approach to Halifax Nr. 2320, Mars head to Shut-in island Nr. 2410 und Sambro island to cape Canso Nr. 729 (1). — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the SE. coast of Nova Scotia etc.; Nr. 50, Auflage 1885, Seite 89.

INDISCHER OCEAN

Inseln — Seychellen-Gruppe

109 Lothungen auf der Saya de Malha-Bank.

3. ERGÄNZUNG ZU: „*Islands in the Southern Indian Ocean*"; Nr. 66, Auflage 1891. — H. N. $^{31}/_{109}$—1892.

M. Poydenot, Führer des Dampfers ARMAND BÉHIC von den Messageries Maritimes, berichtet, an der N-Ecke der Saya de Malha-Bank, in ungefähr

9° 45′ S-Breite und 61° 25′ O-Länge

den Grund gesehen und Tiefen von $8{\cdot}_7$, 11 und $11{\cdot}_9$ m ($4^3/_4$, 6 und $6^1/_2$ Faden) gelothet zu haben.

Diese Untiefe wurde unter dem Namen Poydenot shoal in die britischen Admiralitätskarten eingetragen.

Notice to Mariners 280 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Saya de Malha bank Nr. 496, Indian ocean Nr. 748b und Atlantic and Indian oceans Nr. 2483. — *Nautische Hilfsbücher:* Islands in the Southern Indian Ocean; Nr. 63, Auflage 1891, Seite 321.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

110 Ausbreitung der East-Bank in der Moreton-Bai.

70. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. — H. N. $^{31}/_{110}$—1892.

Die East-Bank in der Einfahrt der Moreton-Bai ragt als schmale Sandzunge in den Howe oder North channel hinein bis auf 46 m (150 Fuß) W-wärts von der Deckungspeilung der Leitfeuer von Tangaluma und Cowan Cowan point.

Das W-Ende der Bank liegt in ungefähr

26° 59′ 0″ S-Breite und 153° 21′ 30″ O-Länge.

Segelanweisung. — Um W-wärts frei von der East-Bank zu passieren, halte man bei Nacht das Feuer von Tangaluma W-lich offen vom Cowan Cowan-Leuchtfeuer auf eine Entfernung die der Höhendifferenz der beiden Feuer entspricht; bei Tag halte man das Leuchthaus von Comboyuro in Deckung mit einem kleinen Hügel, der über der tiefsten Stelle der Einsattelung Ö-lich von Round hill, sichtbar ist.

Notice to Mariners 284 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Moreton bay Nr. 1670a und Danger point to cape Moreton Nr. 1029. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 119–121.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 32

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 6. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Californien

111 Bemerkungen über San Francisco.

272. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*“; Nr. 93, Auflage 1886. — H. N. 32/111—1892.

Einem Berichte des Commandanten S. M. Schiffes Fasana, k. und k. Linienschiffs-Lieutenants *Josef Nemling* sind über San Francisco folgende Angaben zu entnehmen:

1.) Die im Segelhandbuche als Landmarken angeführten Höhenpunkte des Festlandes sind, der gewöhnlich darüber lagernden Dunstschichte wegen, nur selten sichtbar. Für die von Westen kommenden Schiffe ist es am besten, so nahe als möglich im Süden der Insel South Farallones zu passieren und von da Curs auf die Whistlebuoy (siehe nächsten Punkt) zu nehmen, um hienach, längs der „Fairway line“ steuernd, die Barre zu kreuzen und in das Golden gate einzulaufen.

2.) Die äußere der beiden die Fairway line über die Barre bezeichnenden Bojen (Whistlebuoy) liegt in der Richtung der genannten Linie um eine Seemeile weiter seewärts als in der britischen Admiralitätskarte Nr. 591 angegeben.

3.) Es kreuzen stets 3 Lotsenkutter, und zwar einer außerhalb der Barre, einer auf derselben und der dritte innerhalb des Golden gate. Das achtere Kuttersegel trägt eine große einstellige Zahl aufgemalt. Bei gutem Wetter ist die Aufnahme eines Lotsen überflüssig. Die Lotsengebür ist sehr hoch.

4.) Salutfähige Schiffe pflegen in der Verbindungslinie „Alcatraz island—Black point“ (auf letzterer befindet sich die Residenz des commandirenden Generals) angelangt zu stoppen, leisten den Territorialsalut und setzen erst hiernach ihre Fahrt zum Ankerplatze fort. Der Salut wird von der Batterie auf der genannten Insel sofort erwidert.

5.) Die Verordnung, wonach Kriegsschiffe nicht näher als 500 Yards (2·5 Kabeln) vom Lande ankern dürfen, ist noch in Kraft; ebenso besteht das Verbot in der Verbindungslinie: „Mitte der Insel Yerba Buena (allgemein Goat island genannt) — Mündung der Market street (jener breiten Straße, welche als Trennungslinie der beiden Straßenrichtungs-Systeme aus der Karte ersichtlich ist),“ zu ankern, da diese Linie von einem Telegraphenkabel occupiert ist. Der aus grauem Sande und Schlamme bestehende Ankergrund ist gut. Man vertäut sich unter normalen Verhältnissen mit einem Anker und liegt fast immer im Gezeitenstrome aufgeschwait.

6.) Die ankommenden Schiffe treten ohneweiters mit dem Lande in Verkehr und erledigen ihre sanitätspolizeilichen Pflichten in der Health Office, welche sich in der im Centrum der Stadt erbauten New City Hall befindet. Die Quarantaine-Station liegt an der N-Seite der Insel Angel.

7.) Der Verkehr mit dem Lande ist mit jedem, einem oft 2—3 Meilen starken Gezeitenstrome gewachsenen Boote ein leichter, der nur durch die zur Winterszeit auftretenden SO- und N-Winde erschwert und zeitweise auch unmöglich gemacht werden kann. Die ortsüblichen Fahrzeuge für den Personenverkehr sind schmale und leichte Boote, die von einem, bei schlechtem Wetter von zwei Männern gerudert werden. Der Mietpreis für eine Fahrt zwischen Schiff und Land betrug zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Schiffes Fasana bei Tag $^1/_2$, bei Nacht 1 Dollar. Obzwar die Handelsschiffe ihre Ladung an den hölzernen Anlegebrücken einnehmen und löschen, so ist dessen ungeachtet stets eine große Anzahl von breiten Lastenfahrzeugen, Schleppern, Krahn- und Wasserlichtern, Flößen etc. zur Verfügung.

8.) Das westliche Drittel der Stadt steht auf angeschüttetem Terrain. Das Ufer ist gepfählt und mit einer großen Anzahl von Landungsbrücken für die Handelsschiffe und den Verkehr der Ferry-boats versehen. An drei Stellen befinden sich große Landungsstiegen. Der Höhe dieser Landungsbrücken halber sind die Fahrzeuge mit niederem Bord, wie Lastboote und Schleppdampfer mit Leitern versehen, von welchen auch bei Flut Gebrauch gemacht werden muss. Boote für den Personenverkehr können nur an den Landungsstiegen anlegen.

9.) In der Merchant Exchange der California street befinden sich behufs Abgabe des Mittagssignals ein Büchsenchronometer, dessen Stand gegen den Normalpendel des Observatoriums von Mare island jeden Tag kurz vor Mittag auf telegraphischem Wege ermittelt wird. Der Zeitball fällt um $0^h\ 0^m\ 0^s$ mittlere Zeit des 120. Grades Westlänge, das ist um $8^h\ 0^m\ 0^s$ mittlere Greenwicher Zeit. (Siehe K. f. S. $^{22}/_{454}$—1887.)

Zu berichtigen: *Seekarten:* San Francisco harbour Nr. 591 (2). — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 240.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 33

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 13. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Neufundland — Südküste

112 Nähere Angaben über den Hochgrund südwestlich vom Cap Race.

11. ERGÄNZUNG ZU: *„Newfoundland and Labrador Pilot“*; Nr. 47, Auflage 1887. — H. N. $^{33}/_{112}$—1892.

Einem Berichte des Staff-Commander *W. Tooker* von der königl. britischen Marine sind folgende Angaben über die mit H. N. $^{49}/_{215}$—1891 gemeldete Bank SW-lich vom Cap Race zu entnehmen:

Dieser Hochgrund, nach seinem Entdecker „Nickerson Bank“ benannt, besteht aus einer von tiefem Wasser umgebenen felsigen Bodenerhebung, die sich in NW-SÖ-licher Richtung $2 \cdot_5$ Kabeln weit erstreckt und eine Breite von ungefähr $1 \cdot_2$ Kabel besitzt. Aus dem Hochgrunde steigen zwei Spitzen bis zu 19 und 22 m ($10^1/_2$ und 12 Faden) unter die Wasserfläche an; die eine dieser Spitzen liegt nahe beim NW-Ende der Bank, die andere liegt $0 \cdot_8$ Kabel SÖ-lich davon. Zwischen den beiden Spitzen beträgt die Wassertiefe 24—26 m (13—14 Faden).

Die $10^1/_2$ Faden-Stelle, an welcher sich die See bei schwerem Wetter brechen dürfte, liegt unter den Peilungen:

Leuchtthurm von Cap Race $17 \cdot_6$ Meilen . . . . $NO^1/_2N$ (N-lich)
Leuchtthurm von Cap Pine . . . . NWzN (W-lich)

in ungefähr

46° 25′ 40″ N-Breite und 53° 20′ 35″ W-Länge.

Bemerkung. — Laut Angabe des Fischers Nickerson bestehen zwischen der gleichnamigen Bank und der etwa 28 Meilen W-lich davon liegenden Klippe Lamb noch mehrere Hochgründe mit 20—22 m (11—12 Faden) Wasser, ferners ein Hochgrund mit 22 m (12 Faden) Wasser, unter der Peilung: „Leuchtthurm von Cap Pine $9^3/_4$ Meilen $WzN^1/_2N$".

Notice to Mariners 306 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bay Bulls to Placentia Nr. 2915 und Newfoundland Nr. 232a. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 24.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 6. ERGÄNZUNG ZU: *Newfoundland and Labrador Pilot"*; Nr. 47, Auflage 1887. — H. N. $^{49}/_{215}$—1891.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Afrika — Mozambique

113 Untiefe in der Kilimán-Mündung.

5. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to Africa Pilot, 3. Theil"*; Nr. 115, Auflage 1890. — H. N. $^{33}/_{113}$—1892.

Innerhalb der Barre des Kilimán-Flusses liegt eine Bank mit $2._1$ m (7 Fuß) Wassertiefe und aus feinem Sand bestehenden Grunde, unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf der Spitze Tangalane $2._9$ Meilen . . . . N 1° W
Ponta Olinda . . . . N 38° W.

Notice to Mariners 303 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Plan of Kilimán river, on sheet Nr. 650. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to Africa Pilot, 3. Theil; Nr. 115, Auflage 1890, Seite 29, 30.

OSTASIEN

Japan — Inlandsee

114 Hochgrund im Fahrwasser von Misima Nada.

264. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 4. Theil Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{33}/_{114}$—1892.

Der Commandant des Vereinstaatenschiffes Alert berichtet, dass er beim Verfolgen der Route durch Misima Nada („Track through" auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 83), an einer Stelle, woselbst die Karte 25 Faden

Wassertiefe anzeigt, nur 7 Faden (12.8 m) gelothet hat. Von dieser Stelle wurden gepeilt:

Südspitze von Koai sima . . . . WzS¼S
Südwestspitze von Itsuki sima 3.1 Meilen . . . . NzW⅞W.

Im Curse NzW⅞W weitersteuernd wurden in einer Strecke von etwa 8 Kabeln Länge Tiefen von 7 Faden (12.8 m) gefunden; erst darüber hinaus vertiefte sich das Wasser auf 15 Faden (27.4 m).

Das Südende dieses Hochgrundes liegt in:

34° 3′ 55″ N-Breite und 132° 48′ 20″ O-Länge.

Bemerkung. - Da es möglich ist, dass auf der eben beschriebenen Bodenerhebung auch seichtere Stellen als die bisher gefundenen bestehen, so werden die Seefahrer beim Befahren dieser Gewässer zu Vorsicht ermahnt. Das auf der britischen Admiralitätskarte Nr. 83 angegebene Fahrwasser („Track through“) ist NÖ-lich von der Breite 34° 1′ 30″ N zu streichen.

Notice to Mariners 304 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Channels betwen Misima Nada and Iyo Nada Nr. 83 und Seto Uchi or Inland sea Nr. 2875. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Theil Nr. 102, Auflage 1884, Seite 425.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 34

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 20. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

Inhalt: 115 Seichter Strand an der SW-Küste der Halbinsel Gallipoli. 116 Bemerkungen über die Aivali-Bai. 117 Riffe W-lich von der Insel Solovets.

MITTELMEER

Ägäisches Meer — Küste von Rumelien

115 Seichter Strand an der Südwestküste der Gallipoli-Halbinsel.

161. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — H. N. 34/115—1892.

Nach einem Berichte des k. und k. Linienschiffs-Lieutenants *M. Ritter Pietruski von Siemuszowa,* Commandanten S. M. Schiffes Taurus, trägt die Küste südlich von der Mündung des Baches Tchana Ovaci (etwa 7¾ Meilen NÖ-lich vom Cap Tekeh) in der Ausdehnung von ungefähr 1 Meile, 5 Kabeln weit seicht hinaus. Die Bank, die durch Ablagerung des vom genannten Bache mitgeführten Sandes entstanden sein dürfte, war an der Verfärbung des Wassers gut kenntlich. Die Tiefen darauf betrugen 4—7 m (2—4 Faden).

Vom Ankerplatze S. M. Schiffes Taurus, 7 Kabeln N 39° W von der Mündung des Tchana Ovaci, wurde die seewärtige Grenze der Uferbank S 32° W gepeilt.

Zu vergleichen: *Seekarten:* The Dardanelles Nr. 2429.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 239.

Ägäisches Meer — Westküste von Kleinasien

116 Bemerkungen über die Aivali-Bai.

162. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882. — H. N. $^{34}/_{116}$—1892.

Nach einem Berichte des k. und k. Linienschiffs-Lieutenants *M. Ritter Pietruski von Siemuszowa*, Commandanten S. M. Schiffes Taurus, entsprechen die Angaben der britischen Admiralitäts-Karte Nr. 1672 und des Mediterranean Pilot, 4. Band, Seite 220, über die Aivali-Bai nicht mehr den jetzigen Verhältnissen. Nach diesen Quellen ist nämlich die nördliche Einfahrt in die genannte Bai gar nicht, die westliche nur für Boote praktikabel, deren Tiefgang weniger als 1 m (3 Fuß) beträgt; des ferneren heisst es dortselbst, dass die Stadt Aivali zumeist in Ruinen liegt, während dieselbe in Wirklichkeit 30.000 Einwohner, bei 5000 Häuser, viele Fabriken etc. besitzt und über beträchtliche Hilfsmittel verfügt.

Die Bai von Aivali, ein vorzüglicher Ankerplatz, ist der Schiffahrt durch eine nördliche und eine westliche Einfahrt erschlossen. Auf Kosten der Gemeinde wurde die Regulierung der beiden Zufahrten vor 10 Jahren begonnen und vor 7 Jahren beendet.

Die N-Einfahrt, hauptsächlich für Küstenfahrer geeignet, weist eine Fahrrinne von $3 \cdot_7$ m (2 Faden) geringster Tiefe auf, welche etwas gekrümmt, demzufolge schwieriger zu befahren ist. Von größeren, entsprechende Steuerfähigkeit und Tauchung besitzenden Schiffen sollte diese Passage nur bei Gegenstrom benützt werden. Sie ist durch drei Baken und vier Bojen markiert.

Segelanweisung für die N-Einfahrt. — Von N kommende Schiffe laufen die Einfahrt in der Deckungspeilung der gemauerten, kegelförmigen, circa 2·5 m hohen Bake, welche die der NW-Spitze des Eilandes Krommydo vorgelagerte Untiefe kennzeichnet, mit den Ruinen des Monastery auf dem Ö-lichen Theile des Höhenrückens der Insel Mosko an. Dwars von Sephiri island angelangt wende man nach St. B. und nehme Curs auf den runden Thurm (alte Windmühle ohne Flügel), der sich auf dem Hügel in der Mitte der Stadt Mosko erhebt. Wenn der gut sichtbare Kopf des östlichen Molo in der Mitte zwischen den beiden Bojen an der Einfahrt erscheint, nehme man Curs darauf und halte die Mitte zwischen diesen Bojen und den übrigen Seezeichen. Zwischen den Moloköpfen und den ihnen folgenden zwei Steinbaken macht der Canal einen scharfen Bug, worauf entsprechend zu achten ist. Nach Passierung des inneren Bojenpaares findet man freies Fahrwasser bis zum Ankerplatze.

Die W-Einfahrt in die Aivali-Bai ist eine ausgesprengte und ausgebaggerte Fahrrinne von 1 Meile Länge, 40 m ($0 \cdot_2$ Kabel) Breite und $5 \cdot_5$—$6 \cdot_4$ m (3—$3^1/_2$ Faden) Tiefe, deren Verlauf durch 2 Reihen Leuchtbaken (auf Pfählen stehende Leuchthäuschen) und Bojen gekennzeichnet ist. Die westlichste der Leuchtbaken steht einzeln und bezeichnet den S-Rand der seichten Austragung des S-Ufers der Insel Mosko; es trägt bei Nacht ein **rothes** Licht. Die übrigen 6 Leuchtbaken sind paarweise angeordnet, drei an der N-Seite des Fahrwassers, mit **rothen**, drei an der S-Seite desselben, mit **weißen** Lichtern.

Segelanweisung für die W-Einfahrt. — Von O kommend steuere man mit dem Curse S 77° W knapp N-lich vom Eilande St. Joannis zwischen den

Leuchtbaken- und Bojen-Reihen durch und wende nach Passierung des dritten (W-lichsten) Paares der Leuchtbaken in den Curs S 61° W, der in circa 50—60 m (0·3 Kabel) Abstand südlich von der einzelnstehenden Leuchtbake und frei von Caledonia shoal auf Gymno island führt.

Von W kommend bieten die Leuchtbaken im Vereine mit den Leuchtfeuern auf den Inseln Eleos und Gymno bei Nacht volkommene Orientierung und ist das Befahren des Canals ebenso leicht wie bei Tage.

Bemerkung. — Derselbe Schiffscommandant berichtet ferners, dass das auf der SO-Spitze (Ali point) der Insel Gymno im Jahre 1890 eröffnete verticale Doppelfeuer nach Angabe der „Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman" **fest, weiß** ist. (Siehe K. f. S. $^{9}/_{222}$—1890.)

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mosko-Nisi etc. Nr. 1672. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 220. — Mediterranean Lights List; Nr. 152, Auflage 1892; die Leuchtfeuer Nr. 817 a.

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See — Weißes Meer

117 Riffe westlich von der Insel Solovets.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*White Sea Pilot*"; Nr. 44, Auflage 1887. —
H. N. $^{34}/_{117}$—1892.

Laut Mittheilung der kaiserlichen russischen Regierung liegen W-lich von Solovetski island folgende Riffe:

1.) Kem-Riff. Die N-Ecke desselben liegt in ungefähr

65° 10′ 30″ N-Breite und 35° 19′ 0″ O-Länge

und ist durch einen Pricken bezeichnet. Von da aus erstreckt sich das Riff bei einer Breite von zwei Meilen, 3½ Meilen gegen SzW. Die Wassertiefe über dem felsigen Grunde beträgt $5 \cdot_5$—9 m (3—5 Faden), beim Pricken jedoch nur $0._9$ m (3 Fuß).

2.) Toparuchni-Riff. Dieses liegt 5 Kabeln weiter N-wärts als es die Karte angibt und ist an seinem N-Ende, in ungefähr

65° 1′ 0″ N-Breite und 35° 11′ 30″ O-Länge

mit einem Pricken bezeichnet.

3.) Ein Pricken in ungefähr

65° 1′ 30″ N-Breite und 35° 6′ 30″ O-Länge

markiert die NW-Ecke des Riffes mit $1{\cdot}_8$ m (1 Faden) Wasser oberhalb.

Bemerkung. — Die Sanova- (Senova-) Bai an der Nordküste der Insel Solovets heißt richtig Sosnovaya-Bai. Die Tiefen beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 311 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* White Sea Nr. 2276 & 2278. — *Nautische Hilfsbücher:* White Sea Pilot; Nr. 44, Auflage 1887, Seite 206, 207.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 35

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 27. August 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Golf von Biscaya — Westküste von Frankreich

118 Blinde Klippe im NNO der Klippe Le Coq — Ansegelung von Brest.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*West Coasts of France, etc. Directions*“; Nr. 17, Auflage 1891. — H. N. $^{35}/_{118}$—1892.

Auf dem mit H. N. $^{14}/_{82}$—1886 gemeldeten Felsplateau NNÖ-lich von der Klippe Le Coq ist eine spitze Erhebung aufgefunden worden, die bei Springgezeiten-Tiefwasser von nur 3 m (10 Fuß) Wasser bedeckt ist. Diese Spitze ist von 5—6 m (16—20 Fuß) tiefem Wasser umgeben und liegt unter der Peilung: „Le Coq rock $3^1/_4$ Kabeln SWzS$^5/_8$S“ in ungefähr:

48° 19′ 25″ N.-Breite und 4° 43′ 50″ W-Länge.

Notice to Mariners 325 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Brest roadstead Nr. 2690 und Raz de Sein to Goulven Nr. 2643. — *Nautische Hilfsbücher:* West Coasts of France etc. Directions; Nr. 17, Auflage 1891, Seite 39.

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

119 Nichtbestehen der Untiefe nordwestlich vom Sénéquet-Leuchtthurme — Cotentin channel.

84. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. —
H. N. 35/119—1892.

Die auf der Ostseite des Cotentin channel, etwa 2 Meilen NWzN vom Le Sénéquet-Leuchtthurme, in ungefähr

49° 7' 10" N-Breite und 1° 41' 20" W-Länge

auf den Karten verzeichnete Bank mit $2 \cdot_8$ m ($1^1/_4$ Faden) Wassertiefe besteht nicht; an dieser Stelle sind 9 m (5 Faden) Wasser zu finden.

Notice to Mariners 324 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Channel islands Nr. 2669 b und English channel Nr. 2675 b & 1598. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 166.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Küste von Labrador

120 Untiefen im St. Charles channel und bei der Sandwich-Bai.

12. ERGÄNZUNG ZU: „*Newfoundland and Labrador Pilot*"; Nr. 47, Auflage 1887. —
84. ERGÄNZUNG ZU: „*St. Lawrence Pilot*"; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882. —
H. N. 35/120—1892.

Vom Commando des königl. britischen Schiffes Emerald ist folgende Nachricht über Untiefen im St. Charles channel und bei der Sandwich-Bai eingelaufen:

1.) St. Charles channel. Die kleine Bai südwärts von der Insel Assizes und zwischen dieser und der Hare-Insel hat geringere Wassertiefen als die Karten angeben, da dort, wo nach den Karten 11—18 m (6—10 Faden) Wassertiefe sein sollten, in Wirklichkeit nur $3 \cdot_7$—$5 \cdot_5$ m (2—3 Faden) vorhanden sind. Nach Angabe einheimischer Fischer sollen die Tiefen auch in dem Gebiete zwischen dem Eilande Dumpling und dem Festlande abgenommen haben.

Geographische Lage:

52° 15' N-Breite und 55° 41' W-Länge.

2.) Sandwich-Bai. Der Canal zwischen den Eilanden Pompey und Red, in ungefähr

53° 47' 30" N-Breite und 56° 45' 30" W-Länge

sollte vor näherer Erforschung nicht befahren werden, da EMERALD, in der Mitte des Fahrwassers, statt der auf der Karte ersichtlichen 38 m (21 Faden) Wassertiefe nur 11—20 m (6—11 Faden) vorfand.

Die in ungefähr

53° 44′ N-Breite und 57° 5′ W-Länge

liegende, Sandwich Tickle benannte Haupteinfahrt in die Sandwich-Bai soll derart versandet sein, dass sie für die Schiffahrt nicht mehr zu benützen ist.

Bemerkung. — Im N der Sandwich-Bai fand EMERALD unter der Peilung: Gipfel der Insel North Stag 2 Meilen W $16 \cdot_5$—20 m (9—11 Faden) Wasser.

Geographische Lage: **(P. D.)**

54° 5′ 0″ N-Breite und 57° 8′ 30″ W-Länge.

Notice to Mariners 321 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* St. Lewis sound, with plan of Caribou channel and Assizes harbour Nr. 133 (1), Entrance to Hamilton inlet and adjacent harbours Nr. 222 (2, Bemerkung), Cape St. Charles to Sandwich bay Nr. 263. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 361, 362, 426, 427, 430; St. Lawrence Pilot; 1. Band Nr. 48, Auflage 1882, Seite 109.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Südwestküste von Neuguinea

121 Sandbänke im Westen der Torres-Straße.

109. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881. — H. N. $^{35}/_{121}$—1892.

Im W der Torres-Straße sind nachfolgende Sandbänke aufgefunden worden:

1.) Eine Sandbank, Turu cay genannt, die bei Hochwasser $0 \cdot_9$ m (3 Fuß) trocken fällt, in ungefähr

9° 53′ S-Breite und 141° 27′ O-Länge.

2.) Eine Untiefe mit $4 \cdot_6$ m ($2^1/_2$ Faden) Tiefwasser oberhalb, in ungefähr

9° 43′ S-Breite und 140° 56′ O-Länge.

Notice to Mariners 322 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Western approaches to Torres strait, Nr. 447 und Australia Nr. 2759 a. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 3. Band Nr. 86, Auflage 1881, Seite 20.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

122 Berichtigende Angaben über Tannadice rock — Cap Weymuth.

72. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. 35/122—1892.

Nach Angabe der Regierung von Queensland liegt die Klippe Tannadice etwa 7 Kabeln OzN1/4N von der in den Karten hiefür angegebenen Position, das ist unter der Peilung: Restoration rock (136) 51/6 Meilen N53°W, in ungefähr

12° 40′ 30″ S-Breite und 143° 30′ 20″ O-Länge.

Die Klippe hat bei Springgezeiten-Tiefwasser eine minimale Tiefe von 1·5 m (5 Fuß).

Notice to Mariners 320 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Direction to cape Grenville Nr. 2920 und Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2764. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 376.

Aus der k. k. Hof und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 36

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 3. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

NÖRDLICHES EISMEER

Grönland-See — Weißes Meer

123 Bank westlich von der Insel Solovets — Onega-Golf.

20. ERGÄNZUNG ZU: „*White Sea Pilot*"; Nr. 44, Auflage 1887. — H. N. 36/123—1892.

Westlich von Solovetski island ist eine Bank mit 4 m (13 Fuß) Wasser aufgefunden worden. Sie liegt unter der Peilung:

Sekirnoi- (Sekerna-) Leuchtthurm, 7 Meilen . . . . O

in ungefähr

65° 6′ 50″ N-Breite und 35° 20′ 35″ O-Länge

und ist an ihrer O-Seite durch eine *roth* und *weiße Spieren*boje mit *2 rothen Besen* als Toppzeichen markiert worden.

Notice to Mariners 339 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* White Sea Nr. 2276 & 2278. — *Nautische Hilfsbücher:* White Sea Pilot; Nr. 44, Auflage 1887, Seite 206.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

124 Riffige Untiefe bei Salt rock — Massachusetts-Bai.

776. ERGÄNZUNG ZU: „*East Coast of the United States Directions*“; Nr. 51, Auflage 1882. — H. N. $^{36}/_{124}$—1892.

Auf dem N-Ufer der Massachusetts-Bai ist eine riffige Untiefe von geringer Ausdehnung, mit $1._{2}$ m (4 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser darüber aufgefunden worden. Sie wurde Boo hoo ledge benannt und liegt $1._{5}$ Kabel $O^{1}/_{8}S$ von Salt rock, in ungefähr

42° 33′ 45″ N-Breite und 70° 45′ 0″ W-Länge.

Notice to Mariners 326 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Salem harbour Nr. 2427 und Fletcher's neck to cape Cod Nr. 2482. — *Nautische Hilfsbücher:* East Coast of the United States Directions; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 43.

OSTASIEN

Japan — Insel Kiusiu

125 Nichtbestehen der blinden Klippe bei Kaki no ura.

265. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“: 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{36}/_{125}$—1892.

Der Commandant des kaiserlich japanischen Schiffes Akagi berichtet, dass er die ganze Umgebung der laut Karte ungefähr 7 Kabeln W vom Eilande Mutajima in

33° 1′ 25″ N-Breite und 129° 33′ 0″ O-Länge

liegenden blinden Klippe sorgfältig ausgelothet hat ohne die Klippe aufgefunden zu haben. Die Tiefen betrugen 29—35 m (16—19 Faden) und waren keinerlei Anzeichen seichten Wassers zu bemerken. Demnach ist diese Klippe, die auch nach Angabe der Eingeborenen nicht besteht, von den Karten zu streichen.

Notice to Mariners 328 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mats sima to Atsusi no O sima Nr. 140, Nagasaki to Karatsu Nr. 359, Western coasts of Kiusiu and Nipon Nr. 358 und Korean archipelago Nr. 104. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 512.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 37

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 10. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTSEE

Finischer Busen — Südküste von Finland

126 Blinde Klippe südlich von Aspö — Ansegelung von Fredrikshamn.

425. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“;* Nr. 38, Auflage 1888. —
H. N. $^{37}/_{126}$—1892.

S-wärts von der Aspö-Gruppe liegt unter der Peilung: Leuchtthurm von Veit kari 2.6 Meilen N 18° O, in ungefähr

60° 13′ 30″ N-Breite und 27° 14′ 0″ O-Länge

eine kleine blinde Klippe mit 7.9 m (26 Fuß) Wassertiefe (S. H. N. $^{40}/_{177}$ — 1891). Zur Kennzeichnung dieser Klippe (Tuomola rock) ist eine *roth* und *weiß wagrecht* gestreifte *Spieren*boje ausgelegt worden.

Notice to Mariners 347 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Hogland to Seskär Nr. 2247 und Gulf of Finland Nr. 2191. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 267.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 402. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“;* Nr. 38, Auflage 1888. — H. N. $^{40}/_{177}$—1891.

OSTKÜSTE VON SÜDAMERIKA

Brasilien — Ostküste

127 Blinde Klippe bei Pedra de Gale — Santa Catharina-Straße.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. — H. N. $^{37}/_{127}$—1892.

In der N-lichen Ansegelung der St. Catharina-Straße ist eine blinde Klippe (Iris rock) mit 4.$_3$ m (14 Fuß) Wassertiefe aufgefunden worden. Sie liegt unter den Peilungen

Bombas point 2.$_9$ Meilen . . . . NzW
N Ende von Pedra de Gale . . . . NOzO$^1/_2$O

in ungefähr:

27° 12′ 15″ S-Breite und 48° 27′ 50″ W-Länge.

Notice to Mariners 342 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Island and strait of Sta. Catharina Nr. 544, Victoria to Sta. Catharina Nr 530 und Sta. Catharina island to Rio de la Plata Nr. 2522. — *Nautische Hilfsbücher:* South America Pilot; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885, Seite 155.

La Plata-Staaten — Küste von Uruguay

128 Fährlichkeiten in der Bai von Montevideo.

7. ERGÄNZUNG ZU: „*Supplement to South America Pilot, 1. Theil*"; Nr. 116, Auflage 1890. — H. N. $^{37}/_{128}$—1892.

Laut Mittheilung des Captain *W. M. Lang* der königlich britischen Marine liegen an der W-Seite der Bai von Montevideo folgende Fährlichkeiten:

1.) Eine Klippe mit nicht ganz 1.$_8$ m (6 Fuß) Wassertiefe unter den Peilungen:

Cibil Dock-Schornstein, 2.$_9$ Kabeln . . . . WzN$^1/_8$N
South-eastern White rock . . . . SW$^3/_8$W

in ungefähr

34° 54′ 30″ S-Breite und 56° 15′ 0″ W-Länge.

2.) Eine Klippe mit 2.$_4$ m (8 Fuß) Wassertiefe liegt 1.$_4$ Kabel SWzW$^5/_8$W von der Klippe Nr. 1, unter der Peilung: Cibil Dock-Schornstein NW$^5/_8$W.

Bemerkung. — Zwischen den beiden Klippen ist der Grund faul, stellenweise felsig und 1.$_2$—1.$_8$ m (4—6 Fuß) tief. Beim Einlaufen in den Cibil Dock muss eine Stelle passiert werden, auf welcher die Wassertiefe um 1 Fuß geringer ist, als jene auf der Schwelle des Docks zur selben Zeit. Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten Tiefwasser.

Notice to Mariners 351 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Montevideo bay Nr. 2001, Approaches to Monte Video Nr. 493 und Monte Video bay to Buenos Aires Nr. 1749. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to South America Pilot, 1. Theil; Nr. 116, Auflage 1890, Seite 11.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Makassar-Straße

129 Korallenbänke östlich von Pulo Laut — Ostküste von Borneo.

214. ERGÄNZUNG ZU: *„Indian Archipelago, etc. Directions"*; Nr. 79, Auflage 1889. — H. N. 37/129 — 1892.

Im O der Insel Laut liegen nachfolgende Korallenbänke:

1.) Eine Bank mit 11 m (6 Faden) geringster Tiefe, von 36.6 m (20 Faden) tiefem Wasser über Schlammgrund umgeben, unter der Peilung: Inseln Sembargélap, 8 Meilen WzN, in ungefähr

3° 41′ 0″ S-Breite und 116° 44′ 30″ O-Länge.

2.) Eine Bank mit 12.8 m (7 Faden) geringster Tiefe, von 55 m (30 Faden) tiefem Wasser über Schlammgrund umgeben, 36 Meilen S-lich von der Bank Nr. 1, in ungefähr

4° 18′ 0″ S-Breite und 116° 42′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 353 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* South part of the strait of Makassar Nr. 2637, Eastern archipelago, western portion Nr. 911 b, Australia, northern portion Nr. 2759 a und Indian ocean, northern portion Nr. 748 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Indian Archipelago etc. Directions; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 770.

GROSSE SÜDSEE

Südost-Oceanien — Uea- (Wallis-) Inseln

130 Blinde Klippe bei Matalaa point — Ansegelung von Mata Utui.

2. ERGÄNZUNG ZU: *„Pacific Islands"*; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891. — H. N. 37/130 — 1892.

Nach einer Mittheilung des Fregatten-Capitäns *Gadaud*, Commandanten des französischen Schiffes Saône, liegt im Faioa pass (Ansegelung des Ankerplatzes von Mata Utui) eine blinde Klippe mit 4.6 m (2½ Faden) Wassertiefe unter den Peilungen:

Matalaa point 9 Kabeln . . . . W
Finekovi point . . . . SWzS½S

in ungefähr

13° 20′ 35″ S-Breite und 176° 7′ 25″ W-Länge.

Notice to Mariners 350 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Mua and Mata Utui anchorages Nr. 968 und Lynx St. Augustine etc. islands Nr. 987. — *Nautische Hilfsbücher:* Pacific Islands; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891, Seite 58.

OSTASIEN

Japan — Insel Kiusiu

131 Bemerkung zum Plane von Aburatsu harbour.

Auf einigen Exemplaren des Planes von Aburatsu harbour Nr. 626 ist die auf Seite 249 des „China Sea Directory; 4. Band, Nr. 102, Auflage 1884 beschriebene, bei Tiefwasser trocken fallende kleine Klippe 1 Kabel S-lich vom Gipfel des Hadakabi in ungefähr:

31° 33′ 50″ N-Breite und 131° 25′ 5″ O-Länge

gelegen, nicht verzeichnet.

Notice to Mariners 349 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: (wenn erforderlich) *Seekarten:* Plan of Aburatsu harbour on Anchorages in Japan Nr. 626.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 38

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 17. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Westliches Italien — Insel Sicilien

132 Klippe bei der Spitze Strepito — Insel Linosa.

29. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885. — H. N. $^{38}/_{132}$—1892.

Das königl. italienische Vermessungsschiff WASHINGTON hat bei der Aufnahme der Insel Linosa im SO der Spitze Strepito, 400 m (2·$_2$ Kabeln) davon entfernt, eine Klippe mit 4 m (13 Fuß) Wassertiefe aufgefunden.

Avviso ai Naviganti 123 — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Plan of the island of Linosa Nr. 193. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 1. Band Nr. 2, Auflage 1885, Seite 297.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Irland — Südküste

133 Untiefe und Betonnung im Hafen von Dungarvan.

58. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the coast of Ireland*"; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885. — H. N. $^{38}/_{133}$—1892.

Auf der N-Seite des Hafens von Dungarvan ist eine Untiefe von circa 1 Kabel Ausdehnung, mit 1·$_5$—1·$_8$ m (5—6 Fuß) Wassertiefe aufgefunden worden. Ihre Mitte liegt unter der Peilung „Ballinacourty - Leuchtthurm 2·$_5$ Kabeln NO$^3/_8$O", in ungefähr

52° 4′ 15″ N-Breite und 7° 33′ 45″ W-Länge.

Das Fahrwasser nach Dungarvan ist an St. B. durch *schwarze Kegel*bojen, an B. B. durch *rothe Klapp*bojen bezeichnet. Die Verholbojen sind sämmtlich *schwarz* angestrichen.

Notice to Mariners 364 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Dungarvan harbour Nr. 2017. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the coast of Ireland; 1. Theil Nr. 24, Auflage 1885, Seite 47.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Ostküste von Australien — Queensland

134 Untiefe bei Double island point.

74. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. $^{38}/_{134}$—1892.

$2 \cdot_5$ Kabeln vom N-Ende von Double island point gegen Wolf rock zu liegt eine Bank mit 4 m (13 Fuß) Wassertiefe.

Ungefähre geographische Lage:

25° 55′ 20″ S-Breite und 153° 12′ 45″ O-Länge.

Notice to Mariners 359 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Moreton bay to Sandy cape Nr. 1068. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 140.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 39

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 24. September 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTINDISCHE GEWÄSSER

Bengalischer Busen — Insel Ceylon

135 Blinde Klippe bei Foul point — Trincomali-Bai.

131. ERGÄNZUNG ZU: „*Bay of Bengal Pilot*"; Nr. 78, Auflage 1887. —
H. N. $^{39}/_{135}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten des kön. britischen Schiffes MARATHON liegt NW-lich vom Leuchtthurm auf Foul point eine von 11—$12_{.8}$ m (6 bis 7 Faden) tiefem Wasser umgebene kleine Korallenklippe (Munayai Paru) unter den Peilungen:

Leuchtthurm auf Foul point $9^3/_4$ Kabeln . . . . SOzS$^1/_4$S
Eiland Norway . . . . SW

in ungefähr

8° 32′ 35″ N-Breite und 81° 18′ 45″ O-Länge.

Die geringste auf der Klippe gefundene Wassertiefe beträgt $5_{.5}$ m (18 Fuß) bei Springgezeiten-Tiefwasser, doch soll stellenweise seichteres Wasser vorhanden sein.

Bemerkung. — Die auf dem Plane Nr. 815 verzeichnete Segelanweisung „High land of Marble point just open north of Round island clears Foul point shoal" ist zu streichen.

Notice to Mariners 377 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Trincomali Nr. 815 und Ceylon, east coast Nr. 2031. — *Nautische Hilfsbücher:* Bay of Bengal Pilot; Nr. 78, Auflage 1887, Seite 72.

WESTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Arafura-See — Südwestküste von Neuguinea

136 Blinde Klippen bei den Inseln Adi und Misol.

22. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for Eastern Archipelago*"; I. Theil Nr. 84, Auflage 1890. — H. N. $^{39}/_{136}$—1892.

Der Führer des niederländischen Dampfers Zeemeeuw hat N-lich von der Insel Adi eine Korallenklippe mit 9 m (5 Faden) Wassertiefe aufgefunden. Sie erstreckt sich in NO—SW-licher Richtung circa 1 Kabel weit und liegt unter den Peilungen:

O-Ende der Insel Adi, 9 Meilen . . . . SOzS$^{7}/_{8}$S
NW-Ende der Insel Adi . . . . WzN$^{1}/_{8}$N

in ungefähr

4° 8′ 30″ S-Breite und 133° 41′ 30″ O-Länge.

Nach Angabe desselben Schiffsführers liegt eine blinde Klippe Ö-lich von der zur Kanari-Gruppe gehörenden Insel Baru, in ungefähr **(P. D.)**

1° 42′ S.-Breite und 129° 46′ W.-Länge.

Notice to Mariners 374 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern archipelago Nr. 942b. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for Eastern Archipelago; I. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 480 & 413.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

137 Blinde Klippe im Bamfield Creek — Barclay Sound.

30. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. — H. N. $^{39}/_{137}$—1892.

Laut Mittheilung des Führers des Dampfers Sir James Douglas liegt im Bamfield creek eine Klippe mit 1.8 m (6 Fuß) Springgezeiten-Tiefwasser oberhalb, nahezu in der Mitte des Canals und ungefähr auf dem halben Wege von der Einfahrt des Bamfield creek bis zum Ankerplatze daselbst, unter der Peilung: „Mitte der Insel Rance 4.5 Kabeln S$^{3}/_{8}$O".

Die Schiffe sollen O wärts von der Klippe passieren.

Ungefähre geographische Lage auf dem Plane Nr. 592:

48° 49′ 40″ N-Breite und 125° 8′ 15″ W-Länge.

Notice to Mariners 375 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Barclay sound Nr. 592 und Sydney inlet to Nitinat Nr. 584. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 274.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 40

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

Pola, den 1. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

St. Lorenz-Golf — Westküste von Neufundland

138 Klippenreihe zwischen den Spitzen Martin und Broom.

14. ERGÄNZUNG ZU: *„Newfoundland and Labrador Pilot"* Nr. 47, Auflage 1887. — H. N. $^{40}/_{138}$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *D. McN. Riddel* vom königl. britischen Schiffe Pelican erstreckt sich eine Reihe gefährlicher blinder Klippen von Whale rocks (1 Meile NW-lich von Martin point) bis zu den Brandies (1 Meile SW-lich von Broom point).

Schiffe werden gewarnt vor Annäherung an die Küste zwischen den genannten Spitzen.

Genäherte Lage der Whale rocks:

49° 46′ 30″ N-Breite und 57° 55′ 45″ W-Länge.

Notice to Mariners 397 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cow Head harbour to St. Geneviève bay Nr. 284 und Codroy road to Cow Head harbour Nr. 283. — *Nautische Hilfsbücher:* Newfoundland and Labrador Pilot; Nr. 47, Auflage 1887, Seite 321.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Java-See

139 Blinde Klippe bei den Inseln Dua.

8. ERGÄNZUNG ZU: *„Supplement to China Sea Directory, 1. Band"*; Nr. 123, Auflage 1890. — H. N. $^{40}/_{139}$—1892.

Laut Mittheilung des Führers der britischen Bark Arminia liegt W-lich von den Inseln Dua eine von 25·5 m (14 Faden) tiefem Wasser umgebene spitze Klippe mit 6 m (21 Fuß) Wasser oberhalb, unter den Peilungen:

Insel West Dua 6 Meilen . . . . O$^3/_4$S
O-Ende von Pebelokan (West Island) . . . . SzO$^3/_4$O.

Notice to Mariners 400 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Sunda strait and its approaches Nr. 2056, Eastern archipelago, western portion Nr. 941 a und China sea Nr. 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* Supplement to China Sea Directory, 1. Band; Nr. 123, Auflage 1890, Seite 210.

OSTASIEN

Japan — Insel Nipon

140 Blinde Klippe bei Yokoska harbour.

266. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{40}/_{140}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten des kaiserl. japanischen Schiffes Amagi liegt eine kleine Klippe mit 3·2 m (1$^3/_4$ Faden) Wassertiefe in der Ansegelung des Hafens von Yokoska, 1 Kabel NOzN$^1/_8$N von der Bake auf dem Riffe Sakune, in ungefähr

35° 18′ 5″ N-Breite und 139° 40′ 25″ O-Länge.

Bemerkung. — Die auf Grund der K. f. S. $^{40}/_{1204}$—1890 aus den Karten entfernte Bake auf Sakune reef ist wieder einzutragen. Sie liegt unter der Peilung „Katshi ri ki point 4·4 Kabeln SW$^3/_4$W."

Notice to Mariners 396 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Yokoska harbour Nr. 997 und Gulf of Tokio or Yedo Nr. 2657. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 308.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 217. ERGÄNZUNG ZU: *„China Sea Directory"*; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — K. f. S. $^{40}/_{1204}$—1890.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Mittelamerika — Mexico

141 Untiefe im Marcy channel — Magdalena-Bai.

275. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. —
H. N. 40/141—1892.

Commander *E. H. Blair* vom königl. britischen Schiffe PHEASANT hat bei der Passage des die Baien Almejas und Magdalena verbindenden Marcy Canals, unter den Peilungen:

Bake auf Lengua point 2·8 Meilen . . . . SO
Deering bluff . . . . NOzO½O

9 m (5 Faden) Wassertiefe gelothet.

Geographische Lage (auf dem Plane Nr. 1930):

24° 32′ 35″ N-Breite und 111° 51′ 45″ W-Länge.

Notice to Mariners 393 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Magdalena bay Nr. 1930. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 181.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 41

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 8. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Karimata-See

142 Untiefe im NNW der Insel Billiton.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 1. Band Nr. 81, Auflage 1886. —
H. N. 41/142—1892.

Der Führer der italienischen Bark OHOMASO berichtet am 24. März 1892 um 11h a. m. in circa 1/2 Meile Entfernung eine Sandbank passiert zu haben, die sich inNW—SÖ-licher Richtung 3/4 Meile weit erstreckte und die nach seiner Schätzung von 3.7 m (2 Faden) Wasser bedeckt war.

Nach dem nächsten Mittagsbesteck liegt die Bank in ungefähr

1° 50′ 0″ S-Breite und 107° 30′ 45″ O-Länge.

Avviso ai Naviganti 129/b — Ufficio Idrografico, Genova 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Carimata strait Nr. 2160.

Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 1. Band Nr. 81, Auflage 1886, Seite 361.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 42

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 15. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

WESTEUROPÄISCHE GEWÄSSER

Englischer Canal — Nordküste von Frankreich

143 **Blinde Klippe beim Leuchtthurm von Héaux.**

86. ERGÄNZUNG ZU: „*Channel Pilot*"; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888. —
H. N. 42/143 — 1892.

Eine kleine Klippe mit 3·7 m (2 Faden) Springgezeiten-Tiefwasser darüber liegt unter der Peilung: Leuchtthurm von Héaux 6 Kabeln W7/8S in ungefähr

48° 54′ 45″ N-Breite und 3° 4′ 20″ W-Länge.

Notice to Mariners 414 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Channel islands Nr. 2669 b und English channel Nr. 2675 b. — *Nautische Hilfsbücher:* Channel Pilot; 2. Theil Nr. 18, Auflage 1888, Seite 43.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Britisch-Columbien — Insel Vancouver

144 **Blinde Klippe in der Discovery-Passage.**

31. ERGÄNZUNG ZU: „*British Columbia Pilot*"; Nr. 108, Auflage 1888. —
H. N. 42/144 — 1892.

Laut der Berichte der königl. britischen Schiffe WARSPITE und NYMPHE besteht eine gefährliche blinde Klippe ungefähr 1·5 Kabel ONO von Middle

point auf dem W-Ufer der Discovery Passage. Die Klippe — „Warspite rock" benannt — ist spitz zulaufend, von nur 1·2 m (4 Fuß) Wasser bei Springgezeiten-Tiefwasser bedeckt und fällt an ihrer N- und O-Seite steil ab. Zwischen ihr und dem Ufer bei Middle point sind Tiefen von 5—14 m (3—8 Faden) gefunden worden. Zu Zeiten ist die Klippe durch Kelp markiert, bei starkem Flutstrom jedoch wird der Kelp untergetaucht und kann dann nicht gesehen werden.

Die Klippe liegt unter den Peilungen:

Middle point 1·5 Kabel . . . . WzS $^{7}/_{8}$ S
Race point . . . . NWzN $^{1}/_{2}$ N

in ungefähr

50° 5′ 35″ N-Breite und 125° 19′ 50″ W-Länge.

Notice to Mariners 413 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Seymour Narrows Nr. 538, Strait of Georgia Nr. 580 und Vancouver island Nr. 1917. — *Nautische Hilfsbücher:* British Columbia Pilot; Nr. 108, Auflage 1888, Seite 202.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 43

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 22. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Salomons-Archipel

145 Untiefen in den Canälen Maramasike und Lengo und bei den Inseln Gizo und Vella Lavella.

13. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the Pacific Islands"*; 1. Band Nr. 92, Auflage 1890. — H. N. $^{43}/_{145}$—1892.

Im Salomons-Archipel sind nachstehende Untiefen aufgefunden worden:

1.) **Maramasike Passage:**

a) Eine Bank mit 5·5 m (3 Faden) Wassertiefe, circa 1 Meile W¼S von Sail rock, in ungefähr

9° 15′ S-Breite und 161° 14′ O-Länge.

b) Eine Bank mit 7·3 m (4 Faden) Wassertiefe, 1·5 Meile OzS¼S von Bushman inlet, in ungefähr

9° 20′ 30″ S-Breite und 161° 14′ 0″ O-Länge.

2.) **Lengo channel.**

Eine Bank mit etwa 7·3 m (4 Faden) Wassertiefe, 5¼ Meilen WzS½ von Pari Sule, in ungefähr

9° 17′ S-Breite und 160° 13′ O-Länge.

3.) **Gizo island.**

Eine Bank mit der geschätzten Wassertiefe von 11 m (6 Faden), auf welcher zur Zeit der Auffindung Brandung stand, 3·5 Meilen S3/4O von der O-Spitze der Insel Gizo, in ungefähr

8° 9′ S-Breite und 156° 49′ O-Länge.

4.) **Vella Lavella island.**

Eine Bank mit 9 m (5 Faden) Wassertiefe und deutlich sichtbarem Grunde, etwa 1·5 Meile Ö-lich von Vella Lavella, in ungefähr

7° 52′ S-Breite und 156° 42′ O-Länge.

Diese Bank dürfte mit der circa 2 Meilen SW-lich von ihr verzeichneten identisch sein.

Notice to Mariners 425 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Maramasike passage, on sheet Nr. 1349 (1) und Solomon islands Nr. 214. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Pacific Islands; 1. Band Nr. 92, Auflage 1890, Seite 369, 388, 407, 408.

OSTASIEN

Südliches Meer — Insel Formosa

146 Bank bei dem Hafen von Kok si.

17. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884. — H. N. 43/146—1892.

Bei dem Hafen von Kok si, an der W-Küste der Insel Formosa, ist eine gefährliche, aus Sand und Steinen bestehende Bank mit 2·1 m (7 Fuß) Wassertiefe aufgefunden worden. Sie liegt unter der Peilung: Fort Zelandia, 12 Meilen SOzO, in ungefähr

23° 7′ 0″ N-Breite und 119° 59′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 420 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* West coast of Formosa and Pescadores channel Nr. 2409, Formosa island and strait Nr. 1968 und China sea Nr. 2661 b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 3. Band Nr. 101, Auflage 1884, Seite 284.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Alaska — Südküste

147 Untiefen im Südwesten der Insel Tugidak — Kadiak-Inseln.

276. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. —
H. N. $^{43}/_{147}$—1892.

Einer Mittheilung des Commandanten des Vereinstaaten-Schiffes Mohican zufolge erstreckt sich auf ungefähr 10 Meilen SW-lich von der Insel Tugidak seichter Grund und sind daselbst folgende Fährlichkeiten aufgefunden worden:

1.) Eine blinde Klippe mit $3{\cdot}_7$ m (2 Faden) Wassertiefe unter der Peilung: S-Ende der Insel Tugidak $4{\cdot}_5$ Meilen NOzN$^1/_2$N, in ungefähr

56° 20′ N-Breite und 154° 42′ W-Länge.

2.) Eine gefährliche blinde Klippe mindestens 7 Meilen WNW-lich vom S-Ende der Insel Tugidak, in ungefähr

56° 27′ N-Breite und 154° 50′ W-Länge.

Notice to Mariners 419 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bering strait Nr. 2172. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 655.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 44

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 29. October 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

148 Untiefe in der Einfahrt von Salem harbour.

780. ERGÄNZUNG ZU: *Sailing Directions for the principal ports of the United States*"; Nr. 51, Auflage 1882. — H. N. $^{44}/_{148}$—1892.

In der Einfahrt des Hafens von Salem liegt eine kleine Bank mit der geringsten Wassertiefe von $5._2$ m (17 Fuß), unter der Peilung: Little Haste-Bake, 3 Kabeln SSO (S-lich).

Notice to Mariners 431 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Salem harbour Nr. 2427. — *Nautische Hilfsbücher*, Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882: Seite 44.

149 Untiefen in der Osteinfahrt des Nantucket sound.

781. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the principal ports of the United States"*; Nr. 51, Auflage 1882. — H. N. $^{44}/_{149}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten des Vereinsstaaten-Schiffes Blake liegen in der Ö-lichen Einfahrt des Nantucket sound, zwischen Orion- und Mc Blair shoals zahlreiche Stellen mit 7—9 m ($3^3/_4$—5 Faden) Wassertiefe. Eine Stelle mit $5._5$ m (3 Faden) Wassertiefe liegt $6._1$ Meilen OzN$^3/_4$N vom Leuchtschiffe Great Round shoal, in ungefähr

41° 26′ 20″ N-Breite und 69° 46′ 50″ W-Länge.

Die meisten der erwähnten seichten Stellen liegen zwischen dieser Untiefe und der Boje bei Orion shoal.

Segelanweisung. Knapp N-lich von Mc Blair shoal passierend und Great Round shoal-Leuchtschiff in der Peilung W$^7/_8$S haltend, findet man Tiefen von nicht weniger als $12._8$ m (7 Faden).

Notice to Mariners 432 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Nantucket shoals to Block island Nr. 2890 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 71, 72.

Nachtrag.

Die H. N. $^{35}/_{118}$—1892 ist auch in der Seekarte „The channels between Ile d'Ouessant and the Mainland, Nr. 2694" durchzuführen.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 45

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 5. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Adriatisches Meer — Küste von Österreich-Ungarn

150 Hochwasserzeiten von Pola für das Jahr 1893.

Nachstehende Tafeln enthalten die Hochwasserzeiten von Pola nach *Mitteleuropäischer Zeit* für das Jahr 1893.

Datum	Jänner a. m.	Jänner p. m.	Februar a. m.	Februar p. m.	März a. m.	März p. m.	April a. m.	April p. m.
	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
1.	8 05	8 26	9 15	9 32	8 30	8 45	8 59	9 09
2.	8 44	9 03	9 44	9 58	8 58	9 09	9 21	9 33
3.	9 21	9 37	10 13	10 27	9 24	9 37	9 45	9 57
4.	9 56	10 13	10 41	10 58	9 48	10 00	10 11	10 25
5.	10 32	10 50	11 13	11 30	10 12	10 26	10 41	10 59
6.	11 10	11 29	11 49	—	10 40	10 55	11 18	11 42
7.	11 52	—	0 10	0 32	11 12	11 29	—	0 08
8.	0 14	0 40	1 00	1 40	11 50	—	0 40	1 19
9.	1 09	1 41	2 12	3 17	0 14	0 41	2 06	3 28
10.	2 22	3 27	4 16	4 55	1 15	1 55	4 21	5 00
11.	4 12	4 47	5 29	5 59	3 01	4 10	5 34	6 02
12.	5 11	5 44	6 27	6 53	4 54	5 30	6 27	6 49
13.	6 09	6 32	7 15	7 36	6 01	6 29	7 09	7 27
14.	6 53	6 58	7 56	8 13	6 54	7 15	7 43	7 59
15.	7 34	7 51	8 28	8 45	7 36	7 53	8 15	8 28
16.	8 08	8 27	9 08	9 13	8 09	8 24	8 42	8 56
17.	8 40	8 55	9 28	9 41	8 38	8 52	9 11	9 31
18	9 11	9 27	9 58	10 9	9 05	9 19	9 42	9 59
19.	9 41	9 56	10 23	10 39	9 32	9 46	10 20	10 42
20.	10 11	10 26	10 56	11 15	10 01	10 18	11 07	11 36
21.	10 43	11 01	11 36	0 00	10 35	10 54	—	0 09
22.	11 20	11 39	—	0 28	11 17	11 44	0 50	1 40
23.	—	0 02	1 04	1 48	—	0 14	3 00	4 09
24.	0 27	0 58	2 58	4 18	0 53	1 42	4 52	5 26
25.	1 35	2 22	5 06	5 46	2 58	4 16	5 54	6 19
26.	3 41	4 35	6 20	6 49	5 00	5 42	6 40	6 59
27.	5 15	5 52	7 14	7 38	6 13	6 40	7 16	7 31
28.	6 24	6 53	7 57	8 15	7 03	7 24	7 44	7 57
29.	7 20	7 46	—	—	7 41	7 55	8 09	8 21
30.	8 04	8 25	—	—	8 10	8 23	8 34	8 45
31.	8 42	8 58	—	—	8 35	8 47	—	—

Datum	Mai		Juni		Juli		August	
	a. m.	p. m.	a. m.	p. m.	a. m.	p. m.	a. m.	p. m.
	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
1	8 56	9 09	9 34	9 49	9 54	10 13	10 38	10 56
2.	9 21	9 34	10 05	10 23	10 26	10 45	11 13	11 32
3.	9 48	10 03	10 42	11 02	11 01	11 20	—	0 05
4.	10 20	10 37	11 23	11 47	11 42	0 04	0 20	0 51
5.	10 58	11 19	—	0 13	—	0 30	1 28	2 17
6.	11 44	—	0 44	1 20	1 02	1 36	3 29	4 34
7.	0 12	0 46	2 01	3 13	2 24	3 35	5 16	5 52
8.	1 27	2 19	4 03	4 42	4 04	5 02	6 25	6 54
9.	3 35	4 22	5 12	5 41	5 35	6 06	7 21	7 44
10	4 56	3 38	6 07	6 30	6 34	7 00	8 04	8 23
11.	5 53	6 18	6 53	7 14	7 25	7 47	8 41	8 56
12.	6 39	7 00	7 35	7 53	8 09	8 29	9 11	9 27
13	7 18	7 36	8 12	8 31	8 47	9 06	9 41	9 55
14.	7 51	8 07	8 49	9 08	9 24	9 41	10 09	10 23
15.	8 23	8 40	9 28	9 47	9 58	10 15	10 38	10 55
16.	8 56	9 13	10 07	10 28	10 33	10 51	11 12	11 30
17.	9 31	9 51	10 50	11 13	11 10	11 29	11 51	—
18.	10 11	10 34	11 38	—	11 51	—	0 14	0 42
19.	11 0	11 28	0 05	0 34	0 13	0 39	1 15	1 53
20.	11 59	—	1 08	1 45	1 09	1 43	2 57	3 38
21.	0 36	1 18	2 37	3 41	2 30	3 35	4 42	5 17
22.	2 09	3 26	4 24	4 54	4 19	4 54	5 48	6 16
23.	4 15	4 50	5 21	5 45	5 25	5 48	6 41	7 03
24.	5 19	5 34	6 07	6 28	6 17	6 40	7 24	7 42
25.	6 06	6 26	6 47	7 05	7 02	7 23	7 59	8 13
26.	6 45	7 01	7 23	7 39	7 42	7 56	8 26	8 41
27.	7 17	7 32	7 54	8 09	8 14	8 30	8 54	9 08
28.	7 40	7 59	8 24	8 39	8 45	9 00	9 21	9 31
29.	8 12	8 25	8 55	9 10	9 13	9 27	9 46	10 0
30.	8 39	8 51	9 25	9 40	9 41	9 54	10 14	10 31
31.	9 06	9 20	—	—	10 08	10 23	10 47	07

Datum	September a. m.	September p. m.	October a. m.	October p. m.	November a. m.	November p. m.	December a. m.	December p. m.
	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
1.	11 29	11 55	—	0 20	3 32	4 22	4 18	4 50
2.	—	0 26	1 05	2 06	4 58	5 28	5 18	5 52
3.	1 06	1 57	3 39	4 33	5 54	6 16	6 04	6 20
4	3 27	4 29	5 12	5 46	6 36	6 54	6 43	7 00
5.	5 13	5 51	6 15	6 39	7 11	7 24	7 16	7 31
6.	6 23	6 51	6 59	7 18	7 38	7 51	7 45	8 00
7.	7 15	7 36	7 33	7 49	8 04	8 16	8 13	8 28
8.	7 54	8 09	8 02	8 15	8 29	8 41	8 41	8 56
9.	8 25	8 38	8 26	8 39	8 54	9 06	9 11	9 25
10.	8 51	9 04	8 51	9 03	9 20	9 35	9 40	9 56
11.	9 17	9 29	9 15	9 27	9 50	10 07	10 42	10 29
12.	9 42	9 54	9 40	9 55	10 25	10 45	10 48	11 10
13.	10 08	10 22	10 10	10 27	11 07	11 32	11 29	11 52
14.	10 38	10 55	10 45	11 06	11 58	—	—	0 17
15.	11 13	11 35	11 30	11 57	0 30	1 10	0 47	1 21
16.	0 00	—	—	0 31	1 53	2 29	2 00	3 06
17.	0 29	1 06	1 10	2 00	3 56	4 31	3 58	4 35
18	1 49	3 03	3 18	4 10	5 01	5 29	5 06	5 35
19.	4 04	4 46	4 47	5 18	5 53	6 15	6 01	6 26
20.	5 22	5 49	5 45	6 09	6 35	6 54	6 49	7 11
21.	6 16	6 39	6 30	6 49	7 12	7 29	7 33	7 52
22.	6 59	7 19	7 06	7 23	7 45	8 02	8 11	8 32
23.	7 35	7 50	7 37	7 51	8 19	8 35	8 51	9 10
24.	8 04	8 18	8 06	8 20	8 52	9 10	9 30	9 50
25	8 31	8 43	8 33	8 54	9 30	9 50	10 09	10 31
26.	8 57	9 14	9 04	9 19	10 13	10 38	10 52	11 14
27.	9 23	9 37	9 36	9 56	11 03	11 33	11 39	—
28.	9 52	10 09	10 16	10 41	—	0 05	0 04	0 27
29.	10 28	10 49	11 08	11 40	0 43	1 25	1 04	1 35
30.	11 13	11 44	—	0 19	2 24	3 35	2 30	3 34
31.	—	—	1 05	2 08	—	—	4 18	4 52

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 – Nr. 46

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 12. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Ägäisches Meer – Kykladen

151 Nichtvorhandensein einer Klippe beim Eilande Aspro — Insel Syra.

166. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*“: 4 Band Nr. 5, Auflage 1882. —
H. N. $^{46}/_{151}$—1892.

Laut Mittheilung des k. und k. Fregatten-Capitäns *Wilhelm Mörth*, Commandanten S. M. Schiffes POLA konnte gelegentlich der Fahrt zwischen dem Eilande Aspro und der Spitze Phokia auf Syra, der laut Angabe des Segelhandbuches am Ende des sich vom Eilande gegen NW ziehenden felsigen Grundes befindliche über Wasser gut sichtbare Felsen trotz vollkommener Wind- und Seestille nicht gesichtet werden und an der Stelle, wo das Riff liegen solt, konnte nur von der Mars aus eine etwas lichtere Färbung des Wassers bemerkt werden.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Syra island Nr. 1542.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 4. Band Nr. 5, Auflage 1882, Seite 81.

Syrische See — Südküste von Kleinasien

152 Ankerplatz beim Cap Anamur.

19. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
H. N. $^{46}/_{152}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten S. M. Schiffes POLA, k. und k. Fregatten-Capitäns *Wilhelm Mörth* lag das Schiff auf dem im Segelhandbuche (Seite 412) beschriebenen Ankerplatze Ö-lich vom Cap Anamur, der als Vertäuplatz für Küstenfahrer bei W-Winden empfohlen wird, eine Nacht hindurch gut vor Anker. Der W-Wind der in See die Stärke 8 hatte, überschritt am Ankerplatze nicht die Stärke 5. Das Schiff lag auf nicht ganz 5 Kabel vom Lande, unter den Peilungen:

Cap Anamur	SW$^5/_8$W
Odeum	WzS$^5/_8$S
Gelber Thurm am Strande (auf der Karte nicht verzeichnet) . .	NW$^3/_4$W.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Cape Anamur, on sheet Nr. 237.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 312.

ATLANTISCHER OCEAN

153 Treibeis im Südatlantischen Meere.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Segelhandbuch für den Atlantischen Ocean*"; Nr. 13, Auflage 1885.
19. ERGÄNZUNG ZU: „*South America Pilot*"; 1. Theil Nr. 59, Auflage 1885. —
H. N. $^{46}/_{153}$—1892.

Laut neuerer Meldungen hat sich die ungeheuere Treibeismasse, die in den Monaten April und Mai l. J. im Südatlantischen Ocean angetroffen wurde, (s. H. N. $^{30}/_{99}$—1892), langsam NO-wärts treibend bis Ende Juni in voller Mächtigkeit erhalten. Die grösste und dichteste Masse trieb zwischen 44° und 40° S-Breite, 33° und 30° W-Länge, aber auch weiter W-lich wurden ausgedehnte Eisfelder und zahlreiche Berge angetroffen, so dass die Trift die ganze Fläche von 45° bis 40° S-Breite und von 39° bis 30° W-Länge einnahm.

Annalen der Hydrographie VIII — Deutsche Seewarte, Hamburg 1892.

Zu vergleichen: *Seekarten:* Admiralty Ice chart of the Southern Hemisphere Nr. 1241.
Zu berichtigen: *Nautische Hilfsbücher:* Segelhandbuch für den Atlantischen Ocean; Nr. 13, Auflage 1885, Seite 38; South America Pilot; 1. Band Nr. 59, Auflage 1885, Seite 3.

OSTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Vereinigte Staaten — Massachusetts

154 Blinde Klippen bei Scituate und Minot ledge — Boston.

782. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the principal ports of the United States“*; Nr. 51, Auflage 1882. — H. N. $^{46}/_{154}$—1892.

In der S-lichen Ansegelung des Hafens von Boston sind folgende blinde Klippen aufgefunden worden:

1.) Eine Stelle mit 4.$_3$ m (14 Fuß) Tiefe und Felsgrund auf der ungefähr 1 Meile NÖ-lich von Scituate gelegenen Bank Tar Pouch, nahe bei der 3$^3/_4$ Faden-Sonde, unter der Peilung: „Scituate tower nahezu 1 Meile SWzS$^1/_2$S“, in ungefähr

42° 13′ 10″ N-Breite und 70° 42′ 20″ W-Länge.

2.) Eine von tiefem Wasser umgebene spitze Klippe mit 6.$_4$ m (21 Fuß) Wassertiefe, unter der Peilung: „Leuchtthurm von Minot ledge 2.$_4$ Meilen W$^3/_4$S, in ungefähr

42° 16′ 25″ N-Breite und 70° 42′ 20″ W-Länge.

Die Tiefenangaben beziehen sich auf Springgezeiten-Tiefwasser.

Notice to Mariners 456 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Boston harbour Nr. 2871, Fletchers neck to cape Cod Nr. 2482 und Bay of Fundy to Block island Nr. 2492. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the principal ports of the United States; Nr. 51, Auflage 1882, Seite 50, 51.

INDISCHER OCEAN

Madagaskar — Westküste

155 Untiefe in der Befotaka-Bai.

4. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean“*; Nr. 66, Auflage 1891. — H. N. $^{46}/_{155}$—1892.

Laut Mittheilung des Commandanten des französischen Schiffes SAGITTAIRE liegt am W-Ufer der Befotaka Bai die in O—W-licher Richtung ungefähr 1 Meile lange und $^1/_2$ Meile breite Bank Andriva Rangotro. Die Wassertiefe auf derselben beträgt an mehreren Stellen weniger als 1 m (3 Fuß); die Mitte der Bank liegt in ungefähr

12° 26′ 30″ S-Breite und 48° 54′ 0″ O-Länge

und befindet sich bei Tiefwasser zwischen Wind und Wasser.

Die Tiefe in der Umgebung der Bank nimmt von 5 m (16 Fuß) rasch auf 18—20 m (10—11 Faden) zu.

Notice to Mariners 458 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Madagascar, northern portion Nr. 758. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean; Nr. 66, Auflage 1891, Seite 184.

OSTAFRIKANISCHE GEWÄSSER

Rothes Meer — Westküste

156 Untiefe im NW der Insel Difnein — North Masawa channel.

4. ERGÄNZUNG ZU: „*Red Sea and Gulf of Aden Pilot*"; Nr. 71, Auflage 1892. —
H. N. $^{46}/_{156}$ — 1892.

Mr. Baldwin, Führer des britischen Dampfers AKBAR berichtet, dass sein 6 m (nahezu 20 Fuß) tauchendes Schiff am 1. Juli 1892 gegen 8^h p. m. in der N-lichen Annäherung des North Masawa channel, unter der Peilung: „Difnein island 12 Meilen SOzS$^3/_8$S" den Grund streifte. Nahe bei dieser Stelle wurden 9 m (5 Faden) gelothet, und das Schiff bald darauf auf 40 m (22 Faden) Wasser vor Anker gelegt. Der Horizont war mistig; leichter Seegang aus S.

Geographische Lage (P. D.):

16° 47′ N-Breite und 39° 12′ O-Länge.

Warnung! Da dieses Gebiet noch sehr unvollkommen aufgenommen ist und es daselbst zahlreiche Anzeichen von Untiefen gibt, soll man bei Annäherung an die Insel Difnein große Vorsicht beobachten.

Notice to Mariners 448 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Massawa channel Nr. 164 und Red sea Nr. 8 d & 2523. — *Nautische Hilfsbücher:* Red Sea and Gulf of Aden Pilot; Nr. 71, Auflage 1892, Seite 216.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallensee — Nordostküste von Australien

157 Abnahme der Wassertiefen auf der Bank beim Cap Bowling Green.

78. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. $^{46}/_{157}$—1892.

Die Wassertiefe auf dem N-Ende der mit H. N. $^{13}/_{47}$ — 1892 gemeldeten, ungefähr $3._5$ Meilen östlich vom Cap Bowling Green liegenden Bank beträgt weniger als $3._7$ m (2 Faden). Die Bank zerfällt in zwei durch Wassertiefen von 13 — 18 m (7 — 10 Faden) von einander gesonderte Theile mit circa $5._5$ m (3 Faden) Wassertiefe auf dem östlichen derselben.

Ungefähre geographische Lage:

19° 19' 0" S-Breite und 147° 29' 30" O-Länge.

Notice to Mariners 436 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Whitsunday island to Magnetic island Nr. 348. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 286.

158 Blinde Klippe bei Cockburn reef — North channel — Blackwood channel

79. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*"; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. $^{46}/_{158}$—1892.

Der Küstenlotse *Inman* hat im North channel eine kleine Klippe mit einer geschätzten Minimaltiefe von $1._8$ m (1 Faden) bei Springgezeiten-Tiefwasser aufgefunden. Diese gefährliche Klippe, nach ihrem Entdecker „Inman rock" benannt, liegt ungefähr 1 Meile im S des durch den North channel empfohlenen Fahrwassers, unter den Peilungen:

NW-liche der Sir Charles Hardy-Inseln circa . . . SWzS½S
N-liche der Cockburn-Inseln . . . . W½S

in ungefähr **(P. D.)** (Karte Nr. 2920)

11° 49' 0" S-Breite und 143° 28' 40" O-Länge.

Notice to Mariners 457 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape Direction to cape Grenville Nr. 2920 und Cape Grenville to Booby island Nr. 2354. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 411 — 413.

Verschiedenes.

159 Lothungen im Mittelmeere.

An Bord S. M. Schiffes Pola sind unter dem Commando des k. und k Fregatten-Capitäns *Wilhelm Mörth* im Laufe des Sommers folgende Lothungen gemacht worden:

Nr.	Geographische Lage		Tiefe in		Grundbeschaffenheit
	N. Breite	O. Länge	Metern	Faden	
1	$39° \; 54{\cdot}_4'$	$18° \; 40{\cdot}_8'$	134	73	Schlamm und grober Sand
2	$39 \; 39{\cdot}_1$	$18 \; 52{\cdot}_2$	757	414	graugelber Schlamm
3	$38 \; 35{\cdot}_3$	$19 \; 36{\cdot}_8$	1654	905	gelbbrauner Schlamm
4	$38 \; 13{\cdot}_8$	$19 \; 30{\cdot}_5$	3680	2014	gelber Schlamm
5	$37 \; 22{\cdot}_2$	$20 \; 42{\cdot}_8$	2812	1537	„
6	$36 \; 16{\cdot}_1$	$19 \; 50{\cdot}_5$	3320	1811	„
7	$36 \; 9{\cdot}_4$	$20 \; 59{\cdot}_3$	3786	2067	„
8	$36 \; 4{\cdot}_3$	$21 \; 56{\cdot}_3$	3120	1706	„
9	$36 \; 7{\cdot}_2$	$22 \; 32{\cdot}_6$	2636	1442	„
10	$36 \; 0{\cdot}_2$	$22 \; 59{\cdot}_1$	982	537	„
11	$34 \; 21{\cdot}_0$	$24 \; 7{\cdot}_7$	2165	1184	„
12	$31 \; 17{\cdot}_5$	$29 \; 40{\cdot}_0$	83	45	grauer Schlamm
13	$31 \; 38{\cdot}_0$	$29 \; 58{\cdot}_0$	220	120	dunkelgrauer Schlick
14	$32 \; 5{\cdot}_8$	$30 \; 14{\cdot}_1$	725	396	gelbbrauner Schlamm
15	$31 \; 58{\cdot}_2$	$31 \; 12{\cdot}_0$	92	50	Sand- und Muschelbruchstücke
16	$32 \; 21{\cdot}_5$	$31 \; 44{\cdot}_2$	1022	559	gelber Lehm
17	$32 \; 0{\cdot}_0$	$31 \; 56{\cdot}_4$	100	55	gelber Schlamm und Muschelbruchstücke

Nr.	Geographische Lage		Tiefe in		Grundbeschaffenheit
	N-Breite	O-Länge	Metern	Faden	
18	31° $50{\cdot}_{8}'$	32° $3{\cdot}_{2}'$	58	32	brauner Schlamm
19	32 $26{\cdot}_{4}$	32 $30.{}_{7}$	1090	596	gelber Schlamm
20	32 $41.{}_{4}$	32 $14{\cdot}_{9}$	1260	689	„
21	32 $39.{}_{5}$	33 $19{\cdot}_{9}$	1310	716	gelber Lehm
22	32 $45{\cdot}_{8}$	34 $7{\cdot}_{7}$	1571	859	gelbbrauner Schlamm
23	32 $43.{}_{0}$	34 $34{\cdot}_{0}$	1020	558	„
24	32 $49{\cdot}_{6}$	34 $45{\cdot}_{2}$	1005	550	braungelber Schlamm
25	32 $59{\cdot}_{2}$	34 $51{\cdot}_{5}$	758	414	dunkelgrauer Schlamm
26	33 $20{\cdot}_{9}$	34 $28{\cdot}_{9}$	1750	957	braungelber Schlamm
27	33 $15{\cdot}_{8}$	33 $38{\cdot}_{9}$	1830	1001	gelber Schlamm
28	33 $14{\cdot}_{5}$	32 $54{\cdot}_{1}$	1514	828	„
29	33 $38.{}_{0}$	33 $19{\cdot}_{5}$	2130	1164	„
30	33 $47{\cdot}_{3}$	34 $7{\cdot}_{8}$	2090	1142	„
31	33 $47{\cdot}_{6}$	34 $52{\cdot}_{6}$	1718	940	braungelber Schlamm
32	34 $0{\cdot}_{0}$	35 $21{\cdot}_{5}$	1510	826	„
33	34 $6{\cdot}_{7}$	34 $28{\cdot}_{5}$	2050	1120	braungrauer Schlamm
34	34 $10{\cdot}_{5}$	33 $57{\cdot}_{7}$	2116	1156	braungelber Schlamm
35	34 $35{\cdot}_{7}$	33 $46{\cdot}_{1}$	1146	627	gelber Lehm
36	34 $43{\cdot}_{5}$	34 $8{\cdot}_{5}$	1870	1022	gelber Schlamm
37	34 $53{\cdot}_{0}$	34 $15{\cdot}_{5}$	1157	633	„

Nr.	Geographische Lage		Tiefe in		Grundbeschaffenheit
	N-Breite	O-Länge	Metern	Faden	
38	34° 57·$_{8}$'	34° 8·$_{7}$'	530	290	gelber und blassgrüner Lehm
39	35 10·$_{7}$	34 32·$_{8}$	890	487	gelbgrauer Schlamm
40	35 51·$_{0}$	34 32·$_{0}$	663	363	gelber Schlamm
41	36 8·$_{4}$	34 37·$_{1}$	658	359	gelbgrauer Schlamm
42	36 27·$_{2}$	34 38·$_{8}$	207	113	„
43	36 1·$_{4}$	34 14·$_{0}$	920	503	gelbgrauer Lehm
44	35 46·$_{6}$	33 58·$_{9}$	932	510	gelber Lehm und Schlamm
45	35 28·$_{3}$	33 41·$_{0}$	670	366	„
46	35 29·$_{6}$	33 17·$_{0}$	712	390	gelber Schlamm
47	35 40·$_{8}$	33 10·$_{0}$	1128	616	„
48	35 51·$_{0}$	33 2·$_{6}$	1202	657	gelber Lehm
49	35 57·$_{2}$	32 50·$_{2}$	315	173	gelber und grauer Schlamm
50	35 40·$_{0}$	32 7·$_{4}$	2334	1276	gelber Schlamm
51	35 9·$_{7}$	31 46·$_{0}$	2352	1286	gelbgrauer Schlamm
52	34 32·$_{1}$	31 29·$_{1}$	2440	1334	gelber Schlamm
53	35 27·$_{1}$	31 6·$_{5}$	2490	1360	„
54	36 3·$_{9}$	31 21·$_{7}$	2540	1388	gelber und grauer Schlamm
55	36 10·$_{4}$	30 40·$_{9}$	2125	1162	gelbbrauner Schlamm
56	36 13·$_{0}$	30 22·$_{3}$	390	213	gelbgrauer Schlamm
57	36 5·$_{2}$	30 19·$_{3}$	2951	1613	„

Nr.	Geographische Lage		Tiefe in		Grundbeschaffenheit
	N-Breite	O-Länge	Metern	Faden	
58	35° 49·0′	30° 18·5′	2060	1126	gelbgrauer Schlamm
59	35 4·7	30 3·8	2288	1250	keine Grundprobe erhalten
60	34 34·0	29 36·0	2430	1328	gelber Schlamm
61	35 23·4	29 7·6	3025	1654	keine Grundprobe erhalten
62	35 30·3	29 6·4	2600	1421	gelber Schlamm
63	35 52·6	29 1·4	3591	1963	"
64	36 15·8	28 52·8	2950	1612	"
65	36 32·4	28 59·2	1242	679	"
66	36 31·4	28 42·0	1627	890	grauer Schlamm
67	36 27·8	28 25·8	680	372	gelber Schlamm
68	36 58·2	24 17·3	629	344	gelber Schlamm mit etwas Sand

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 47

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 19. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

OSTSEE

Südostküste von Schweden

160 Untiefen im NO von Liusberget — Ansegelung von Oscarshamn.

434. ERGÄNZUNG ZU: *„Baltic Pilot“*; Nr. 38, Auflage 1888. —
H. N. $^{47}/_{160}$—1892.

Im Fahrwasser der SÖ-lichen Ansegelung von Oscarshamn sind folgende Untiefen aufgefunden worden:

1.) Fido shoal, auf welcher der englische Dampfer FIDO den Grund berührt hat, mit $4{\cdot}_6$ m (15 Fuß) Wassertiefe, unter der Peilung: „Bake von Liusberget 1 Kabel SW$^1/_4$W.“

2.) Eine Bank mit $5{\cdot}_9$ m ($3^1/_4$ Faden) Wassertiefe, unter der Peilung: „Bake von Liusberget $1{\cdot}_5$ Kabel SW$^1/_4$W.“ An der N-Seite dieser Bank ist ein *schwarz* und *weißer* Pricken in ungefähr

57° 16' 15" N-Breite und 16° 31' 0" O-Länge

ausgelegt worden.

Bemerkung. — Das auf dem Plane von Oscarshamn (Nr. 2377) verzeichnete Fahrwasser ist derart N-wärts zu verschieben, dass es die beiden oben angeführten Untiefen klart.

Notice to Mariners 463 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Oscarshamn, on sheet Nr. 2377 und Kalmar sound and Öland island Nr. 2251. — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888, Seite 69.

INDISCHER OCEAN

Madagaskar — Westküste

161 Untiefen W-lich von der Bembatooka-Bai.

5. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean"*; Nr. 66, Auflage 1891. — II. N. $^{47}/_{161}$—1892.

Im W der Bembatooka-Bai sind folgende Untiefen aufgefunden worden:

1.) Eine Bank mit 3·2 m ($1^3/_4$ Faden) Wassertiefe, unter den Peilungen:

Anorombato point $9^1/_4$ Meilen . . . . OSO (Ö-lich)
Komani point . . . . NOzO$^5/_8$O

in ungefähr

15° 39′ 0″ S-Breite und 46° 10′ 15″ O-Länge.

2.) Eine bei Tiefwasser nahezu trocken fallende felsige Bank, 0·5 Meile von der Küste SÖ-lich von Cavalier rock, in ungefähr

15° 41′ 0″ S-Breite und 46° 12′ 30″ O-Länge.

3.) Eine Bank mit 5·5 m (3 Faden) Wassertiefe, unter den Peilungen:

Anorombato point 13·5 Meilen . . . . SO$^5/_8$O
Komani point . . . . OzN$^1/_8$N

in ungefähr

15° 34′ 15″ S-Breite und 46° 8′ 0″ O-Länge.

4.) Eine Bank mit 5·5 m (3 Faden) Wassertiefe, unter den Peilungen

N-Spitze von Makambi 6 Meilen . . . . O$^7/_8$S
Cap Tanjo . . . . SW$^7/_8$W

in ungefähr

15° 40′ 15″ S-Breite und 45° 50′ 30″ O-Länge.

5.) Eine Korallenbank mit 8·7 m ($4^3/_4$ Faden) Wassertiefe, unter den Peilungen:

Cap Tanjo 4 Meilen . . . . S$^5/_8$W
N-Spitze von Makambi . . . . O$^3/_8$N

in ungefähr

15° 42′ 30″ S-Breite und 45° 42′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 469 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Cape St. Andrew to Antongil bay N. 758. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Islands in the Southern Indian Ocean; Nr. 66, Auflage 1891, Seite 205, 213, 214.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 48

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 26. November 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Makassar-Straße

162 Nichtbestehen der Insel Komba und einiger Eilande.

215. ERGÄNZUNG ZU: „*Indian Archipelago etc. Directory*"; Nr. 79, Auflage 1889. — H. N. 48/162—1892.

Laut Berichtes des Commandanten des königlich niederländischen Schiffes SPERWER besteht die auf den Karten in ungefähr

5° 15′ 0″ S-Breite und 117° 3′ 30″ O-Länge

verzeichnete Insel Komba (Noesa Komba) nicht.

Die 3 Eilande (Triangles) in ungefähr

3° 3′ S-Breite und 117° 50′ O-Länge

ferner die 3 Eilande **(E. D.)**, in ungefähr

2° 41′ S-Breite und 117° 56′ O-Länge

bestehen desgleichen nicht, sind demnach von den Karten zu entfernen.

Notice to Mariners 478 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Strait of Makassar Nr 2637, Eastern archipelago Nr. 941b und Australia Nr. 2759a. — *Nautische Hilfsbücher:* Indian Archipelago etc. Directory; Nr. 79, Auflage 1889, Seite 770.

GROSSE SÜDSEE

Südost-Oceanien — Tonga (Freundschafts)-Inseln

163 Abnahme der Höhe der Insel Falcon.

5. ERGÄNZUNG ZU: „*Pacific Islands*“; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891. —
H. N. 48/163—1892.

Nach Angabe des Fregatten-Capitäns *Manceron*, Commandanten des französischen Schiffes DUCHAFFAULT hat die in ungefähr

20° 19′ S-Breite und 175° 25′ W-Länge

liegende vulkanische Insel Falcon, die im Jahre 1889 46.5 m (153 Fuß) hoch war, derzeit nur mehr 7—8 m (25 Fuß) Höhe.

Notice to Mariners 481 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Plan of Falcon island Nr. 1385, Tonga or Friendly islands Nr. 2421 und Pacific, south-west sheet Nr. 780. — *Nautische Hilfsbücher:* Pacific Islands; 2. Band Nr. 91, Auflage 1891, Seite 41.

OSTAUSTRALISCHE GEWÄSSER

Korallen-See — Nordostküste von Australien

164 Bemerkungen über einige Fährlichkeiten in der Inneren Route.

6. ERGÄNZUNG ZU: „*Australia Directory*“; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889. —
H. N. 48/164—1892.

1.) Heath rocks. Diese Klippen fallen bei Tiefwasser trocken; sie erstrecken sich circa 100 Yards (0.5 Kabel) N-lich, 200 Yards (1 Kabel) Ö-lich und 30 Yards (0.15 Kabel) S-lich von der daselbst, in ungefähr

13° 28′ 15″ S-Breite und 143° 39′ 50″ O-Länge

stehenden Bake.

2.) Khandalla shoal ist bei Tiefwasser von 4 m (13 Fuß) Wasser bedeckt, klein und kann für gewöhnlich auch vom Topp aus nicht gesehen werden. (S. Supplement Nr. 122, Seite 38 und H. N. 3/13—1892).

Geographische Lage:

13° 26′ 0″ S-Breite und 143° 40′ 40″ O-Länge.

3.) Ellis island. Die vierseitige schwarze Bake auf Ellis island (Nr. VII) steht in der Mitte des Eilandes Sand, in ungefähr

13° 22′ 15″ S-Breite und 143° 40′ 50″ O-Länge.

Notice to Mariners 480 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Claremont point to cape Direction Nr. 2921. — *Nautische Hilfsbücher:* Australia Directory; 2. Band Nr. 97, Auflage 1889, Seite 370.

OSTASIEN

Japan — Insel Nipon

165 Untiefen auf dem Ankerplatze von Toba — Einfahrt der Owari bay.

267. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884. — H. N. $^{48}/_{165}$—1892.

Auf dem Ankerplatze von Toba an der SW-Seite der Einfahrt der Owari bay sind folgende drei Untiefen von je 1 Kabel Ausdehnung und mit 5 m ($2^{3}/_{4}$ Faden) Wassertiefe aufgefunden worden:

1.) NE-shoal, unter der Peilung: „Cone (355 Feet) auf Tafush (Momotori) sima $4._{5}$ Kabeln NW$^{5}/_{8}$N". in ungefähr

34° 30′ 50″ N-Breite und 136° 53′ 30″ O-Länge.

2.) South shoal, 2 Kabeln SzW$^{5}/_{8}$W von NE-shoal, unter der Peilung: Cone $6^{1}/_{4}$ Kabeln NzW$^{7}/_{8}$ W.

3.) West shoal, 2 Kabeln WzS$^{7}/_{8}$S von NE-shoal, unter der Peilung Cone $4._{5}$ Kabeln N$^{7}/_{8}$W.

Notice to Mariners 485 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Owasi bay to Takamatsu no Saki, with plan of Toba anchorage Nr. 952 und Kii channels to Tokyo (Yedo) Nr. 996. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 4. Band Nr. 102, Auflage 1884, Seite 286, 288.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 49

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 3. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

NORDSEE

Ostküste von Großbritannien — England

166 Abnahme der Wassertiefe auf Shingles patch — Duke of Edinburgh channel — Themse-Mündung.

106. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. —
H. N. $^{49}/_{166}$—1892.

Laut Mittheilung des Staff-Commander *Maxwell* vom königlich britischen Aufnahmsschiffe TRITON hat die Wassertiefe auf Shingles patch neuerdings abgenommen (siehe H. N. $^{1}/_{2}$—1891) und beträgt gegenwärtig 5 m (16 Fuß), doch ist die Grenzlinie der Bank, beziehungsweise die 5 Faden-Linie unverändert geblieben.

Ungefähre geographische Lage der seichtesten Stelle:

51° 31′ 50″ N-Breite und 1° 17′ 35″ O-Länge.

Notice to Mariners 487 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* North Foreland to the Nore Nr. 1607 und North Foreland to Orford ness Nr. 1610. — *Nautische Hilfsbücher:* North Sea Pilot; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889, Seite 340, 344, 345.

Außer Wirksamkeit zu setzen: 57. ERGÄNZUNG ZU: „*North Sea Pilot*“; 3. Theil Nr. 32, Auflage 1889. — H. N. $^{1}/_{2}$—1891.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Sulu (Mindoro-) See

167 Fährlichkeiten an den Nord- und Ostküsten von Borneo.

48. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. —
23. ERGÄNZUNG ZU: „*Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. —
H. N. $^{49}/_{167}$—1892.

Laut Mittheilung des Commander *A. M. Field* vom königlich britischen Aufnahmsschiffe Egeria sind an den N- und O-Küsten von Borneo folgende Fährlichkeiten aufgefunden, beziehungsweise näher untersucht worden:

1.) **Banguey South channel.** Eine Korallenklippe (Ten Feet rock) 27 m breit und in ONO—WSW-licher Richtung 64 m lang, mit 3 m (10 Fuß) kleinster Tiefe und 31 m (17 Faden) in der nächsten Umgebung liegt nahe beim Fahrwasser im South Banguey channel, unter der Peilung: „Petrel rock 7 Kabeln NOzN", d. i. in ungefähr

7° 3′ 50″ N-Breite und 117° 6′ 10″ O-Länge.

Warnung. Da im Fahrwasser dieses Theiles des Mallawallé channel unlängst nicht weniger als drei Untiefen aufgefunden worden sind, ist bei der Navigation in diesen Gewässern die äusserste Vorsicht umsomehr zu beobachten, als es höchst wahrscheinlich ist, dass daselbst noch weitere Fährlichkeiten bestehen.

2.) **Lankayan island.** Eine von 34—38 m (19—21 Faden) Wasser umgebene Korallenklippe (Kechil rock), 3 Kabeln im Umfang, mit $8._2$ m ($4^1/_2$ Faden) Wassertiefe liegt unter der Peilung: „Lankayan island 7 Meilen SW$^3/_4$W", in ungefähr

6° 34′ 40″ N-Breite und 118° 1′ 0″ O-Länge.

3.) **Langaan island.** Eine von 33 m (18 Faden) Wasser umgebene Korallenklippe (Johnston rock), 4 Kabeln lang in NNW—SSÖ-licher Richtung und 2 Kabeln breit mit 4 m (13 Fuß) Wassertiefe liegt unter der Peilung: „SO-Spitze von Langaan island $2._3$ Meilen SWzW", in ungefähr:

6° 13′ 20″ N-Breite und 118° 11′ 15″ O-Länge.

4.) **Nymph reef.** Eine von 33 m (18 Faden) Wasser umgebene Korallenbank (Royalist rock) in NNN—SSW-licher Richtung 4 Kabeln lang, mit der kleinsten Tiefe von $1._8$ m (1 Faden) bei Springgezeiten-Tiefwasser liegt unter der Peilung: „Nymph reef $1^3/_4$ Meile NOzN$^3/_4$N", in ungefähr:

5° 42′ 50″ N-Breite und 118° 40′ 0″ O-Länge.

5.) **Sunday bank.** Diese bereits bekannte Bank ist kreisförmig, circa 5 Meilen im Umfange gross, von 16—86 m (9—47 Faden) Wasser bedeckt und von tiefem Wasser umgeben. Die seichteste Stelle $16._5$ m (9 Faden) liegt nahe beim W-Rande der Bank, in ungefähr:

5° 49′ 30″ N-Breite und 119° 9′ 0″ O-Länge.

6.) **Normanby bank**, erstreckt sich in NNO—SSW-licher Richtung 5 Meilen weit, ist 2.5 Meilen breit, hat Wassertiefen von 11—91 m (6—50 Faden) und ist von tiefem Wasser umgeben. Die seichteste Stelle (6 Faden mit Korallengrund) liegt beim SW-Rande der Bank, in ungefähr

5° 47′ N-Breite und 119° 13′ O-Länge.

Zwischen den Bänken Normanby und Sunday sind Sonden von 214 und 370 m (119 und 203 Faden) erhalten worden.

7.) **Sentry bank**, deren N-Ecke noch nicht untersucht worden ist, hat eine Ausdehnung von etwa 7 Meilen und Wassertiefen von 13—91 m (7—50 Faden) und ist von tiefem Wasser umgeben.

Die seichteste Stelle mit 13 m (7 Faden) Wassertiefe liegt circa 1 Meile innerhalb des Westrandes der Bank, in ungefähr:

5° 40′ N-Breite und 119° 18′ O-Länge.

8.) **Dent Haven.** — Eine schmale, in meridionaler Richtung 1·5 Kabel lange Korallenbank (Hardy patch) mit 5·5 m (3 Faden) Minimaltiefe liegt in der Ansegelung von Dent haven, in ungefähr:

5° 15′ 20″ N-Breite und 119° 18′ 20″ O-Länge.

9.) **Sibuko or St. Lucia Bay.** — Eine kleine, bei Tiefwasser zwischen Wind und Wasser liegende und von 33 m (18 Faden) tiefem Wasser umgebene Korallenklippe Hand rock liegt im Fahrwasser der Sibuko bay in ungefähr:

4° 8′ N-Breite und 118° 11′ O-Länge.

Diese Klippe ist mit „**P. D.**“ (Position doubtful) zu beschreiben.

Eine schmale, in O-W-licher Richtung 2·5 Kabeln lange und von 4·3 m (14 Fuß) Wasser bedeckte Untiefe liegt unter der Peilung: „Batu Tinagat am N-Ufer der Sibuko bay 3 Meilen OzN1/4N, in ungefähr:

4° 12′ N-Breite und 117° 56′ O-Länge.

Notice to Mariners 489 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Balabac strait Nr. 948 (1), Paláwan island Nr. 967 (1), Gaya bay to Sandakan harbour Nr. 287 (1—3), Mallawallé island to Lankayan Nr. 1650 (2), Lankayan to Sandakan harbour Nr. 1649 (3), Sulu archipelago Nr. 2576 (2—9), Sulu archipelago Nr. 928 (5—8) und China sea Nr. 2660 b. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 196—198; Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890, Seite 165, 166, 171, 172, 179, 181, 188, 190.

Chinesisches Meer — Nordwestküste von Borneo

168 **Untiefen nordwestlich von Acis shoals.**

49. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*"; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — H. N. 49/168—1892.

Laut Mittheilung des Commander *A. M. Field* vom königl. britischen Aufnahmsschiffe Egeria liegt circa 25 Meilen NW-lich von Acis shoals, das ist in ungefähr

4° 0′ N-Breite und 112° 18′ O-Länge

eine von 40—57 m (22—31 Faden) Wasser umgebene Bank (James shoal) mit 22 m (12 Faden) kleinster Wassertiefe.

Notice to Mariners 483/1 — *Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.*

Zu berichtigen: *Seekarten:* China Sea Nr. 2660b & 1263. — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 138.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 50

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 10. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Salomons-Archipel

169 Untiefen bei den Inseln Bauro und Guadalcanar.

14. ERGÄNZUNG ZU: *„Sailing Directions for the Pacific Islands"*; 1. Band Nr. 92, Auflage 1890. — H. N. $^{50}/_{169}$ — 1892.

Der Commandant des königlich britischen Schiffes ROYALIST berichtet über folgende Untiefen im Salomons-Archipel:

1.) Bauro oder San Cristoval island.

Eine Untiefe mit der geschätzten Tiefe von $1._8$—3 m (6—10 Fuß) liegt circa 1 Meile SzO¼O vom Eilande Eyo, in ungefähr

10° 24′ 10″ S-Breite und 161° 23′ 45″ O-Länge.

Bei schwerem Wetter dürfte die See auf der Bank branden.

Bemerkung. — Nahe bei der Küste, ONÖ-lich von der erwähnten Untiefe liegt ein Dorf Namens Bea. Von diesem Dorfe zieht parallel zum Strande und in 5 Kabeln Entfernung davon eine Klippenreihe circa 1 Meile weit gegen SO, die bei halber Ebbe trocken fällt.

2.) Guadalcanar island.

Eine kleine Korallenbank mit circa 9 m (5 Faden) Wassertiefe liegt bei der O-Einfahrt des Marau sound, unter den Peilungen:

Square island, 1 Meile . . . . W¾S
South-east island . . . . SWzS½S

in ungefähr

9° 49′ 0″ S-Breite und 160° 54′ 30″ O-Länge.

Notice to Mariners 501 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Bauro or San Cristoval island Nr. 1580 (1), Marau sound Nr. 880 (2) und Solomon islands Nr. 214. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Pacific Islands; 1. Band Nr. 92, Auflage 1890, Seite 365, 385.

WESTKÜSTE VON NORDAMERIKA

Alaska — Südküste

170 Hochgrund südöstlich von der Insel Simeonoff — Shumagin-Inseln.

279. ERGÄNZUNG ZU: „*North Pacific Directory*"; Nr. 93, Auflage 1886. — H. N. 50/170 — 1892.

Laut Mittheilung des Captain *A. A. C. Parr* vom königlich britischen Schiffe Melpomene liegt unter der Peilung: „Simeonoff island 20—35 Meilen NWzN" Hochgrund mit circa 12.8 m (7 Faden) Wassertiefe.

In

54° 30′ N-Breite und 158° 45′ W-Länge,

ist folgende Bemerkung auf die Karten zu setzen: „*Seven Fathoms reported hereabouts*".

Notice to Mariners 505 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Kamchatka to Kadiak island Nr. 2460 und Bering strait Nr. 2172. — *Nautische Hilfsbücher:* North Pacific Directory; Nr. 93, Auflage 1886, Seite 666.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 51

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 24. December 1892.

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Jonisches Meer — Westküste von Griechenland

171 Klippe südwestlich von Snipe point, Dragamesti Bay Approach.

33. ERGÄNZUNG ZU: *„Mediterranean Pilot“;* 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. — H. N. $^{51}/_{171}$—1892.

Laut Meldung des Commandanten *M. H. Smyth* des britischen Schiffes STORK vom 8. November 1892 liegt im Fahrwasser beim Eingange der Dragamesti Bai eine blinde Klippe (Dayrock) in den Peilungen:

Snipe point 6 Kabel . . . . NO$^3/_8$N (N-lich)
N-Spitze der Einfahrt von Platea . . . . O$^7/_8$S (S-lich).

Dieser Felsen ist mit Sand und Gras bedeckt, hat eine geringe Ausdehnung, steigt bis $7{\cdot}_9$ m (26 Fuß) unter die Wasseroberfläche und ist von $32{\cdot}_9$ bis $36{\cdot}_6$ m (18 bis 20 Faden) tiefem Wasser umgeben.

Geographische Lage:

38° 28′ 35″ N-Breite und 21° 4′ 10″ O-Länge.

Bemerkung. Die O-Spitze von Pondiko Eiland in Deckung mit dem Gipfel von Oxia Eiland (Richtung dieser Linie SzO) führt O-wärts von Dayrock und W-wärts von der Landzunge, die sich seewärts von Snipe point erstreckt.

Notice to Mariners 532 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Gulf of Patras Nr. 1676 und Santa Maura, Ithaca etc. Nr. 203. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 3. Band Nr. 4, Auflage 1890. Seite 8, 385, 387.

NORDSEE

Skagerrak — Südostküste von Norwegen

172 Untiefen nächst Torbiönskiär, Löhe channel und Ödegaardskiten.

69. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888. —
H. N. $^{51}/_{172}$—1892.

Nachstehende kürzlich entdeckte Untiefen wurden an der SO-Küste Norwegens bekannt gegeben:

1.) Nächst Torbiönskiär:

a) Die Untiefe Ribbegrunden $5{\cdot}_5$ m (3 Faden) unter Wasser, in ungefähr

59° 0′ 5″ N-Breite und 10° 48′ 0″ O-Länge.

b) Die Untiefe Bergalfluen $1{\cdot}_5$ m (5 Fuß) unter Wasser, in ungefähr

59° 0′ 0″ N-Breite und 10° 46′ 55″ O-Länge.

Ein Kabel N-wärts von Bergalfluen ist eine Stelle mit 11 m (6 Faden) Wassertiefe.

c) Die Untiefe Skonnertgrunden $9{\cdot}_1$ m (5 Faden) unter Wasser, in ungefähr

58° 59′ 50″ N-Breite und 10° 48′ 10″ O-Länge.

d) Die Untiefe Grotviggrunden $5{\cdot}_5$ m (3 Faden) unter Wasser, in ungefähr

58° 59′ 25″ N-Breite und 10° 47′ 50″ O-Länge.

2.) Im Löhe channel liegt eine Untiefe $7{\cdot}_3$ m (4 Faden) unter Wasser, in ungefähr

59° 4′ 0″ N-Breite und 10° 58′ 30″ O-Länge.

3.) In Ödegaardskiten liegt eine zweispitzige Untiefe; die beiden Spitzen liegen N—S-lich und sind etwa ½ Kabel von einander entfernt.

Geographische Lage der N-Spitze:

59° 7′ 45″ N-Breite und 11° 1′ 55″ O-Länge.

Notice to Mariners 523 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Svenöer to Koster islands Nr. 2330 und The Skagerrak or Sleeve Nr. 2289. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 1. Theil Nr. 35, Auflage 1888, Seite 229, 269.

Westküste von Norwegen

173 Untiefe im Harö Fiord, nordwestlich von Mien island.

267. ERGÄNZUNG ZU: „*Norway Pilot*"; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880. —
H. N. $^{51}/_{173}$—1892.

NW-lich von Mien-Eiland im Harö Fiord ist eine Untiefe, 0·6 m (2 Fuß) unter Wasser, in ungefähr

62° 41′ 50″ N-Breite und 6° 35′ 50″ O-Länge

entdeckt worden.

Notice to Mariners 518 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Romsdals islands to Hitterin island Nr. 2306. — *Nautische Hilfsbücher:* Norway Pilot; 2. Theil Nr. 36, Auflage 1880; Seite 222.

OSTSEE

Südostküste von Schweden

174 Blinde Klippen bei Ystad und Sorbaden.

437. ERGÄNZUNG ZU: „*Baltic Pilot*"; Nr. 38, Auflage 1888. —
H. N. $^{51}/_{174}$—1892.

1.) Annäherung von Ystad:

a) Eine Klippe, 7·3 m (4 Faden) unter Wasser, liegt 1·8 Meilen vom Leuchthause am Kopfe des Molos zu Ystad in der Peilung N 15° 30′ W.

Geographische Lage:

55° 23′ 40″ N-Breite und 13° 50′ 45″ O-Länge.

b) Eine Klippe, 4·6 m ($2^1/_4$ Faden) unter Wasser, liegt $14^1/_2$ Kabel vom vorbenannten Leuchthause in der Peilung N 41° W.

2.) Eine Klippe SÖ-lich von Sorbaden, 3·7 m (2 Faden) unter Wasser, liegt 8 Kabel von Sorbaden in der Peilung N 64° 30′ W.

Geographische Lage:

58° 11′ 40″ N-Breite und 17° 5′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 535 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Öland to Landsort Nr. 2361 (2), Cape Falsterbö to Kalmar sound, with plan of Ystad Nr. 2360 (1) und Femern to Bornholm Nr. 2150 (1). — *Nautische Hilfsbücher:* Baltic Pilot; Nr. 38, Auflage 1888; Seite 27, 107.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Ostindischer Archipel — Molukken-See

175 Riff ostwärts von Labengki-Eiland.

Laut Mittheilung des Führers des niederländischen Dampfers AMBOINA befindet sich ein aus Korallen und Sand bestehendes Riff $3^1/_2$ Meilen Ö-lich von Labengki Eiland an einer Stelle der Karte, wo bisher 20 Faden verzeichnet war. Dasselbe befindet sich in den Peilungen:

SO-Eiland von Labengki Eiland . . . . S 23° W.
N-Ende von Labengki Eiland . . . . N 84° W.

Die geringste Wassertiefe über diesem Riff ist 2·1 m (7 Fuß); in der Nachbarschaft könnten jedoch noch geringere Tiefen vorhanden sein.

Geographische Lage:

3° 24′ 0″ S-Breite und 122° 30′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 538 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892

Zu berichtigen: *Seekarten:* Eastern archipelago Nr. 942a, Australia Nr. 2759a und China sea Nr. 1263.

Chinesisches Meer — Westküste der Philippinen

176 Untiefe nördlich von den Nangalao islands.

25. ERGÄNZUNG ZU: „*Sailing Directions for the Eastern Archipelago*"; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890. — H. N. $^{51}/_{176}$—1892.

Laut Meldung des Commandanten des spanischen Dampfers LORETO vom 3. November 1892 befindet sich etwa 2 Meilen N-wärts von der grössten der Nangalav-Inseln eine steinige Untiefe. Dieselbe liegt $14\cdot_6$ m (Faden) unter Wasser, in den Peilungen:

NW-Spitze von Kabulauan or Sombrero Eiland . . SW$^1/_8$S (S-lich)
Tres Reyes-Inseln . . . . NW$^1/_8$N.

Geographische Lage:

11° 29′ 45″ N-Breite und 120° 9′ 0″ O-Länge.

Bemerkung. — Geringere Wassertiefen dürften in der Nähe dieser Untiefe zu finden sein.

Notice to Mariners 536 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Philippine islands, between St. Bernardino and Mindoro straits Nr. 2577, Paláwan island Nr. 967, Philippine islands Nr. 943 und China Sea Nr. 2661b. — *Nautische Hilfsbücher:* Sailing Directions for the Eastern archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890; Seite 79.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHT

1892 — Nr. 52

Herausgegeben vom Hydrographischen Amte der kaiserlich und königlichen Kriegs-Marine, Abthlg. Seekarten-Depot.

POLA, den 31. December 1892

Curse und Peilungen sind rechtweisend, letztere von See aus angegeben. Die geographischen Längen beziehen sich auf den Meridian von Greenwich.

MITTELMEER

Syrische See — Insel Cypern

177 Seichter Grund bei Larnaca.

21. ERGÄNZUNG ZU: „*Mediterranean Pilot*"; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885. —
H. N. $^{52}/_{177}$—1892.

Der an der SO-Küste von Cypern bei Larnaca (Marina) befindliche seichte Grund erstreckt sich laut einer Mittheilung des Commandanten *C. W. Dickinson* H. M. S. FEARLESS, weiter seewärts, als auf den Karten verzeichnet ist.

Notice to Mariners 557 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Larnaca Nr. 846. — *Nautische Hilfsbücher:* Mediterranean Pilot; 2. Band Nr. 3, Auflage 1885, Seite 289.

SÜDOSTASIATISCHE GEWÄSSER

Chinesisches Meer — Westküste der Philippinen

178 Untiefen nächst dem Kalamion-Eiland.

51. ERGÄNZUNG ZU: „*China Sea Directory*“: 2. Band Nr. 82, Auflage 1889. — H. N. $^{52}/_{178}$ — 1892.

1.) An der Westküste von Kalamion Eiland zwischen den beiden Inseln Galok und Dikabaito wurde seichtes Wasser, in einer Ausdehnung von 5—7 Meilen vom Lande, mit gesonderten Riffen mehrfach beobachtet.

Ungefähre Lage von Dikabaito-Insel

11° 40′ 0″ N-Breite und 119° 57′ 0″ O-Länge.

2.) Auf der in H. N. $^{51}/_{176}$ N-wärts der größten der Nangalao Inseln liegenden Untiefe in beiläufig

11° 29′ 45″ N-Breite und 129° 9′ 0″ O-Länge

befindet sich ein Riff, an dem sich die See bricht, welches sich etwa 1 Meile von der Nordspitze oberwähnter Insel in der Richtung vorbenannter Untiefe erstreckt.

Notice to Mariners 548 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* Philippine islands, between St. Bernardino and Mindoro straits Nr. 2577, Paláwan island Nr. 967, Philippine islands Nr. 943, China sea Nr. 2661 b und China sea Nr. 2660 b (1). — *Nautische Hilfsbücher:* China Sea Directory; 2. Band Nr. 82, Auflage 1889, Seite 311, 312; Sailing Directions for the Eastern Archipelago; 1. Theil Nr. 84, Auflage 1890; Seite 75, 76, 79.

GROSSE SÜDSEE

Südwest-Oceanien — Insel Neucaledonien

179 Riff nahe dem Fahrwasser in der Grand Passage.

Am 26. August 1892 gerieth der Schooner FRIENDSHIP auf ein Riff nahe dem Fahrwasser der Grand Passage zwischen Neu-Caledonien und dem D'Entrecasteaux-Riff.

Beiläufige Lage:

18° 53′ 0″ S-Breite und 163° 10′ 0″ O-Länge.

Notice to Mariners 555 — Hydrographic Office, Admiralty, London 1892.

Zu berichtigen: *Seekarten:* New Caledonia etc. Nr. 1380, Coral sea and Great Barrier reef Nr. 2763 und Pacific ocean Nr. 780.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. U. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 1.

Enthaltend Nr. 1 bis 6 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft I der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. U. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG.
1892.

HEFT
2.

Enthaltend Nr. 7 bis 11 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft II und III der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. U. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 3.

Enthaltend Nr. 12 bis 18 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft IV und V der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. u. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 4.

Enthaltend Nr. 19 bis 27 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft VI und VII der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. U. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 5.

Enthaltend Nr. 28 bis 36 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft VIII und IX der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. u. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 6.

Enthaltend Nr. 37 bis 44 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.
Beilage zu Heft X der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".
1892.

KUNDMACHUNGEN

FÜR

SEEFAHRER

UND

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

DER

K. U. K. KRIEGSMARINE.

JAHRG. 1892.

HEFT 8.

Enthaltend Nr. 50 bis 52 der Kundmachungen und hydrographischen Nachrichten.

POLA.

Beilage zu Heft XII der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

1892.